



特集: 首都圏空港再拡張への期待



ANA VISION 2010

第60期 第3四半期のご報告
(2009年4月1日～2009年12月31日)

2009年12月1日、20年ぶりに復活した
「ANAモヒカンジェット」
2013年まで全国各地に就航します。



A STAR ALLIANCE MEMBER 

証券コード 9202

株主の皆様へ

これまで以上に厳しい視点でANAグループの経営改革を進めます

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。

さて、2010年3月期第3四半期(累計)は、国内線旅客収入が前年同期比13%減、国際線旅客収入と国際線貨物収入がそれぞれ35%減、34%減といった非常に厳しい状況となる中、「緊急対策プラン」「緊急収支改善策」を着実に実行し1,000億円規模のコスト削減を行いました。しかしながら、1,800億円を超える大幅な収入の落ち込みに追いつかず、残念ながら営業損失378億円、経常損失576億円、当四半期純損失351億円を計上するという結果となりました。

一方、本年1月19日には日本航空が会社更生法の適用を申請するという、大変大きな出来事もありました。「日本航空への多額の公的資金投入が競争環境を歪曲させることがあってはならない」という考えの下、今後のグローバル競争や、再建を終えた日本航空をはじめとした他航空会社との競争を視野に、これまで以上に厳しい視点で事業の仕組みや仕事の進め方を抜本的に見直してまいりたいと考えております。

長引く景気低迷により、厳しい経営環境が続くものと予想しておりますが、航空需要にはようやく回復傾向が見られます。この流れをしっかりとつかみながら、少しでも早く業績回復に結び付けるよう、努力してまいります。株主の皆様におかれましては、変わらぬご愛顧とご支援を賜りますよう、お願い申し上げます。



2010年3月

代表取締役社長

伊東 信一郎



連結業績ハイライト

第3四半期累計(2009年4月1日～2009年12月31日)

- 景気の回復が遅れ、デフレ傾向が強まる中、営業収入は9,237億円(前年同期比83.4%)に減少しました。
- 730億円規模の「緊急対策プラン」と300億円規模の「緊急収支改善策」は着実に成果を上げており、営業費用を前年同期より1,055億円削減しましたが、減収分を補うことができず、営業損失378億円、経常損失576億円、当四半期純損失351億円となりました。

※ 金額は表示単位未満の端数を切り捨てています。

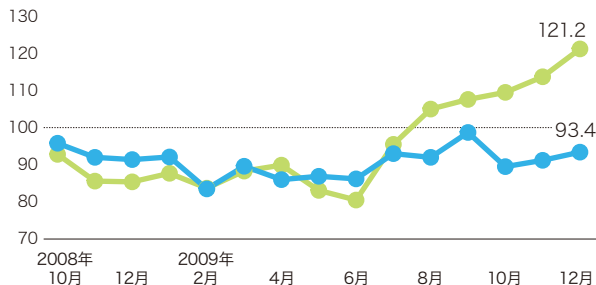
経営成績 単位:億円	前第3四半期 累計	当第3四半期 累計	増減	前年同期比 (%)
営業収入	11,074	9,237	△ 1,836	83.4
営業費用	10,670	9,615	△ 1,055	90.1
営業利益又は損失(△)	403	△ 378	△ 781	—
営業外損益	△ 175	△ 198	△ 22	—
経常利益又は損失(△)	227	△ 576	△ 803	—
特別損益	△ 32	△ 3	28	—
四半期純利益又は純損失(△)	94	△ 351	△ 446	—
EBITDA※	1,238	464	△ 774	37.5

※ EBITDA = 営業利益 + 減価償却費

旅客数の伸び率の推移(前年同月比較)

単位: %

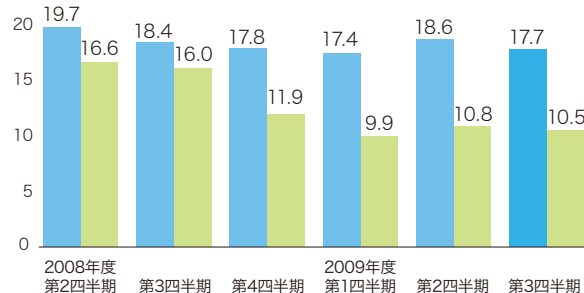
- 国際線は8月以降、前年同月を上回っており、年末からはビジネス需要も回復傾向にあります。
- 国内線は、期中弱含みで推移していましたが、本年1月以降、やや回復の兆しが見られます。



旅客キロ当たり運賃収入※の推移

単位: 円 / 旅客キロ

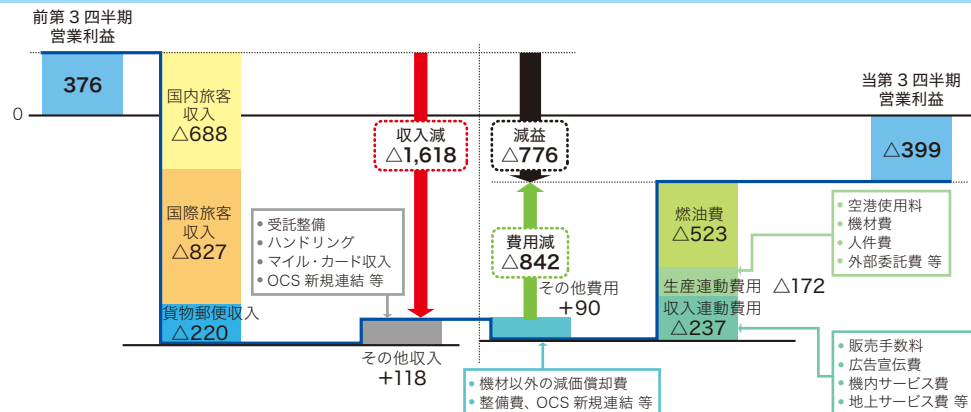
国際線の旅客キロ当たり運賃収入は、需要は回復傾向にあるものの、旅行者の低価格志向、燃油サーチャージの廃止・値下げなどで大きく低下しています。



※ 旅客キロ当たり運賃収入 = 旅客収入 ÷ (旅客数 × 運航距離(キロメートル))

航空運送事業収支の変動要因(前第3四半期と当第3四半期との9カ月累計比較)

単位: 億円



当第3四半期の航空運送事業の収入は、前年同期より1,618億円の減収となりましたが、費用を842億円削減したため、776億円の営業減益となりました。

なお、その他収入とその他費用には、新規に連結対象となった海外新聞普及株式会社(OCS)の収入と費用がそれぞれ約190億円含まれています。



ANAグループ連結財務諸表

第3四半期累計(2009年4月1日～2009年12月31日)

資産の部

流動資産が新株式の発行や借入による資金調達により前期末より162億円増加したこと、および航空機を中心にした設備投資により固定資産が1,180億円増加したことなどから、資産は1,350億円増加しました。

負債の部

固定負債が新規借入による資金調達などにより前期末より252億円増加した一方、燃料ヘッジに関するデリバティブ負債の減少などにより流動負債が568億円減少し、負債は316億円減少しました。なお、有利子負債は502億円増加して9,475億円になりました。

純資産の部

四半期純損失の計上および期末配当金の支払いにより利益剰余金は減少しましたが、新株式の発行により資本金および資本剰余金が増加したことから株主資本が前期末より1,043億円増加し、繰延ヘッジ損益の改善により評価・換算差額等が596億円改善したため、純資産は1,666億円増加しました。

営業収入

継続する景気低迷の影響により国内線は需要が弱含みで推移し、国際線は回復基調にありますが単価が低下したことから、「航空運送事業」は前年同期より1,618億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1,836億円減少して、9,237億円になりました。

営業費用

「緊急対策プラン」と「緊急収支改善策」を実施し、燃油費、空港使用料、人件費やその他のコスト削減を徹底して進めた結果、営業費用は前年同期より1,055億円減少して、9,615億円になりました。

営業利益(損失)

増収策とコスト削減策に努めましたが前年同期より781億円の減益となり、378億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、法人税等の還付などにより830億円の収入超過となりました。
- ・ 投資活動によるキャッシュ・フローは、航空機関連の投資や定期預金への暫定的な預入れ等により3,040億円の支出超過となりました。その結果、フリー・キャッシュ・フローは2,209億円の支出超過となりました。
- ・ 財務活動によるキャッシュ・フローは、新株式の発行や長期借入の実施により1,823億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3 四半期 2009年 12月31日 現在		前期 2009年 3月31日 現在	当第3 四半期 2009年 12月31日 現在
資産の部			負債の部		
流動資産	4,466	4,629	流動負債	5,031	4,462
固定資産	13,142	14,322	固定負債	9,321	9,573
繰延資産	1	8	負債合計	14,352	14,036
			純資産の部		
			株主資本	4,031	5,075
			資本金	1,600	2,313
			資本剰余金	1,257	1,967
			利益剰余金	1,238	867
			自己株式	△ 63	△ 72
			評価・換算差額等	△ 812	△ 216
			その他有価証券 評価差額金	13	28
			繰延ヘッジ損益	△ 825	△ 241
			為替換算調整勘定	△ 0	△ 3
			少数株主持分	39	65
			純資産合計	3,257	4,924
資産合計	17,610	18,960	負債純資産合計	17,610	18,960

連結損益計算書

単位:億円

	前第3四半期 2008年4月1日から 2008年12月31日まで	当第3四半期 2009年4月1日から 2009年12月31日まで
営業収入	11,074	9,237
営業費用	10,670	9,615
営業利益(又は損失△)	403	△ 378
営業外収益	93	86
営業外費用	269	284
経常利益(又は損失△)	227	△ 576
特別利益	10	21
特別損失	43	25
税金等調整前四半期純利益 (又は純損失△)	194	△ 580
法人税等	101	△ 226
少数株主利益(又は損失△)	△ 0	△ 1
四半期純利益(又は純損失△)	94	△ 351

連結キャッシュ・フロー計算書

単位:億円

	前第3四半期 2008年4月1日から 2008年12月31日まで	当第3四半期 2009年4月1日から 2009年12月31日まで
営業活動によるキャッシュ・フロー	△ 14	830
投資活動によるキャッシュ・フロー	△ 882	△ 3,040
財務活動によるキャッシュ・フロー	568	1,823
現金及び現金同等物の四半期末残高	1,468	1,046

事業別セグメント情報

航空運送事業一営業収入8,163億円(前年同期差△1,618億円)

・国内線旅客

新型インフルエンザの影響は夏までにほぼ収束したものの、需要は依然弱含みで推移しています。その中で新運賃「スーパー旅割」「シニア空割」の設定、乗継運賃の拡充、地域と連携した観光振興キャンペーンなどにより需要の喚起に努めました。旅客数は前年同期比90.9%、収入は同87.5%に減少しました。

・国際線旅客

夏以降、レジャー需要が先導する形で需要は回復傾向が続いています。価格競争力の高い「スーパーエコ割」の設定や羽田ー北京チャーター便の設定などを行う一方、10月以降は需要動向に合わせて、さらに減便、機材の小型化等を実施しました。しかしながら単価水準が引き続き前年度実績を大幅に下回ったため、旅客数は前年同期比100.2%、収入は同65.4%となりました。

・貨物

国内貨物は一般混載貨物の需要が低迷し、輸送重量、収入とも前年同期を下回りました。国際貨物は中国路線を中心とした荷動きの回復に加え、10月に那覇空港を拠点に国内3地点とアジア5地点を接続する「沖縄貨物ハブネットワーク」を稼働させたことで輸送重量は前年同期を上回りました。しかしながら、単価の回復の遅れにより、収入は前年同期比75.7%に減少しました。

・その他の収入

新規に連結対象とした海外新聞普及株式会社(OCS)の収入が含まれたことなどにより前年同期比112.1%に増加しました。

営業費用、営業損失

「緊急対策プラン」と「緊急収支改善策」を実行し、低迷する需要に適合した運航体制に整えるとともに、人件費、外部委託費、販売手数料の削減やサービス関連経費、広告宣伝費のほか、あらゆる管理可能費の抑制に努めました。この結果、OCSの新規連結に伴う費用の増加はありましたが、営業費用は前年同期と比べ842億円減少しました。しかしながら収入の大幅な減少を補うことができず、399億円の営業損失となりました。

旅行事業一同1,269億円(前年同期差△211億円)

国内旅行は需要低迷と低価格志向の影響を受け、海外旅行は取扱人数が前年同期を上回ったものの旅行単価が下落したため、収入は前年同期比85.7%に減少しました。その結果、2億円の営業損失となりました。

その他の事業一同1,033億円(前年同期差△97億円)

国際線予約・発券システムの利用件数の増加等による情報通信分野での増収はありましたが、航空旅客減少に伴う商事・物販収入の減少などにより、収入は前年同期比91.4%に減少し、21億円の営業利益となりました。

※ 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3四半期	当第3四半期	増減
単位:億円		2008年4月1日から 2008年12月31日まで	2009年4月1日から 2009年12月31日まで	
国内線	旅客収入	5,494	4,805	△ 688
	貨物収入	255	244	△ 11
	郵便収入	30	26	△ 3
	手荷物収入	2	2	0
	小計	5,782	5,079	△ 703
国際線	旅客収入	2,393	1,565	△ 827
	貨物収入	592	390	△ 202
	郵便収入	28	25	△ 3
	手荷物収入	4	3	△ 0
航空事業収入合計		8,800	7,063	△ 1,737
その他の収入		981	1,100	118
合計		9,782	8,163	△ 1,618

※ 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3四半期	当第3四半期	前年同期比
		2008年4月1日から 2008年12月31日まで	2009年4月1日から 2009年12月31日まで	(%)
国内線	旅客数 (万人)	3,322	3,019	90.9
	座席キロ (億席キロ)*1	452	435	96.3
	旅客キロ (億人キロ)*2	291	267	91.8
	利用率 (%)#3	64.4	61.4	△ 3.0
	有効貨物トンキロ*5 (百万トンキロ)	—	1,447	—
	貨物輸送重量 (千トン)	366	352	96.3
	貨物トンキロ*6 (百万トンキロ)	356	348	97.8
	郵便輸送重量 (千トン)	29	25	86.1
	郵便トンキロ (百万トンキロ)	28	25	90.1
	貨物重量利用率*7 (%)	—	25.9	—
国際線	旅客数 (万人)	340	341	100.2
	座席キロ (億席キロ)*1	212	201	94.7
	旅客キロ (億人キロ)*2	149	150	100.2
	利用率 (%)#3	70.5	74.6	4.1
	有効貨物トンキロ*5 (百万トンキロ)	—	2,009	—
	貨物輸送重量 (千トン)	285	303	106.4
	貨物トンキロ*6 (百万トンキロ)	1,323	1,267	95.8
	郵便輸送重量 (千トン)	13	15	113.1
	郵便トンキロ (百万トンキロ)	73	81	111.2
	貨物重量利用率*7 (%)	—	67.1	—

※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: 国内線旅客数には、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、オリエントルエアブリッジ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(ペリー)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: 国内線貨物および国内線郵便の実績には、北海道国際航空、スカネットアジア航空とのコードシェア便の実績を含む。 ※9: 国際線貨物および国際線郵便実績には、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(2009年3月終了)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、国際線ともに不定期チャーター便の実績を除く。



特集

首都圏空港再拡張への期待

本年、首都圏空港（羽田空港、成田空港）の再拡張が完成し、発着枠の拡大が予定されています。ANAにとって需要の大きい首都圏からの運航規模の拡大は、大きなビジネスチャンスであり、今後の成長戦略の要です。今号では、待望の首都圏空港の再拡張についてご紹介します。

2010年3月、成田空港の発着枠拡大

成田空港では、本年3月に22万回（現行20万回）まで発着枠が拡大されます。2万回の新規配分枠はほぼすべて国際線に割り当てられます。

ANAはこの拡大に合わせ、3月に成田－瀋陽、ホーチミン、上海（浦東）線等を増便し、7月には成田－ミュンヘン線の開設をはじめ、今後、国際線の大幅な増便を計画しています。増便は最大週96便（現行当社旅客便208便）可能となります。また国内各地への乗り継ぎ利便性アップのため、成田－名古屋線を増便するとともに、IBEXエアラインズとのコードシェアにより国内線を1日当たり3便（現行13便）増便する予定です。

（注）日中航空交渉での合意および関係当局の認可を前提としています。

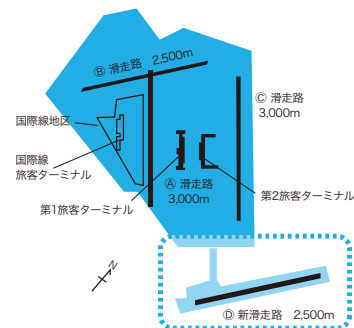
2010年10月、羽田空港の発着枠拡大

羽田空港では、本年10月の新滑走路供用開始により昼間時間帯の発着枠が国内、国際合わせて33.1万回（現行30.3万回）に、深夜・早朝時間帯の発着枠が4万回に拡大します。そして昼間時間帯の発着枠は2011年4月には同35万回、2013年以降には同40.7万回まで拡大する予定です。

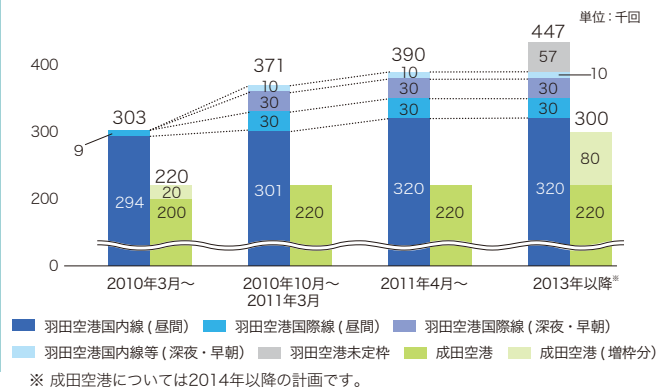


国際線は本年10月以降に昼間時間帯に3万回（就航地制限あり）、深夜・早朝時間帯に3万回（就航地制限なし）、国内線は2011年4月以降32万回（現行29.4万回）の運航が可能になります。

ANAは現在、羽田から北京、上海（虹橋）、香港、ソウル（金浦）に運航している定期チャーター便を本年10月以降、国際定期便として運航するとともに、羽田－北京、上海（虹橋）、ソウル（金浦）線では、それ



首都圏空港再拡張による発着枠拡大計画

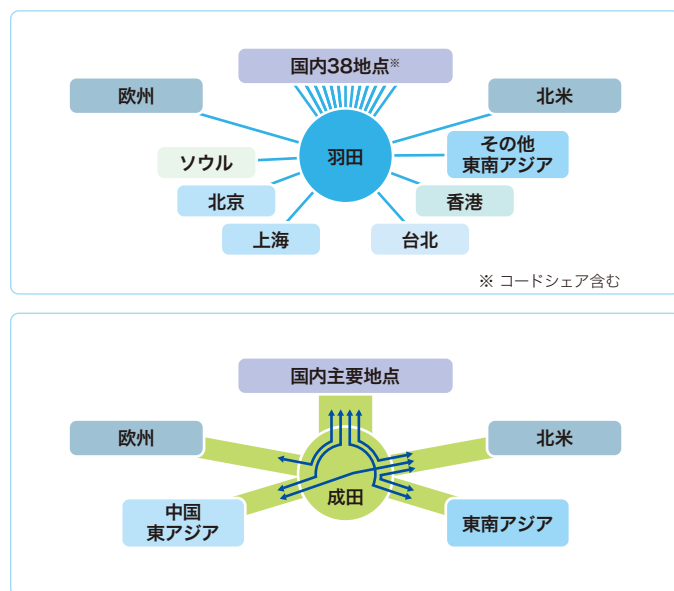


それ7往復/週を増便します。また新たに羽田ー台北(松山)線を14往復/週で開設します。さらに、深夜・早朝時間帯に米国西海岸線と東南アジア線の開設を検討していきます。ANAは2011年3月期までに羽田発着国際線を1日当たり6～7便程度(現行5便、深夜便を含む)、同国内線は2011年4月以降同じく5便程度(現行152便)*それぞれ増便する予定です。

※ 深夜・早朝に離発着する便は除く。

(注) 日中航空交渉での合意および関係当局の認可を前提としています。

首都圏空港デュアル・ハブ構想



成田空港からは今まで以上にスターアライアンスメンバー各社との連携を強化して世界各地へのネットワークを充実させ、日本⇄世界各都市間だけでなく、北米⇄成田⇄中国・東南アジア(事例3)というように、今後ますます増大すると見込まれるグローバルな流動需要も成田をハブとして取り込んでいきます。

一方、32年ぶりに本格的な国際空港に復帰する羽田空港は、国際線は昼間時間帯では近距離圏に限定されますが、羽田からの国際線ネットワークには3つの大きなメリットがあり

ます。そのメリットを最大限活用した路線ネットワークを構築して、新たな国際線需要を創出していきます(事例1、事例2)。

今後は、それぞれの空港の強みを生かし、制約を補完し合いながら、羽田・成田の2つの空港を擬似的な24時間空港として一体活用し、首都圏空港におけるデュアル・ハブモデルを構築していきます。

羽田空港からの国際線ネットワークのメリット

- 1 都心から至近に位置し、ビジネス旅客等のニーズにかなう
- 2 ANAだけで200便以上(コードシェア含む)の国内線ネットワークとの接続が生かせる
- 3 成田がクローズとなる深夜・早朝時間帯の発着が可能である

具体的な事例

羽田空港

- 事例1 短距離便の時間短縮メリット(ソウル)** ※ 空港での待ち時間は含まない。
- | |
|--|
| 羽田 東京駅 → 羽田空港 → 金浦空港 → ソウル市内 |
| 30分 2時間25分 45分 所要時間合計 3時間40分 |
| 成田 東京駅 → 成田空港 → 仁川空港 → ソウル市内 |
| 55分 2時間45分 1時間30分 所要時間合計 5時間10分 |

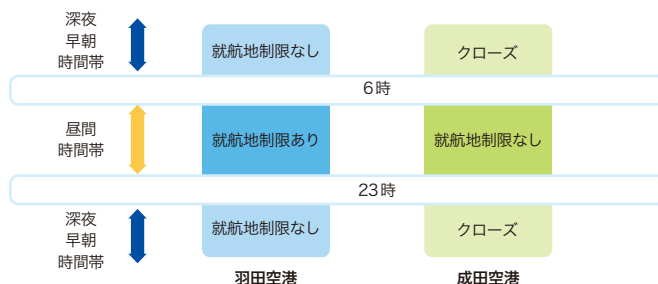
事例2 深夜便活用例(米国西海岸、時間はイメージ)

往路:各地 → 羽田 乗継 羽田 0:00発 → 西海岸 17:00着
 復路:西海岸 1:00発 → 羽田 4:30着 乗継 羽田 → 各地

成田空港

- 事例3 国際 → 国際乗継**
- ワシントン 10:50発 → 成田 15:05着 乗継 成田 17:30発 → バンコク 22:50着

羽田空港と成田空港の運用時間と就航地制限



※ 羽田空港の昼間時間帯は近距離アジア路線に制限されています。

2011年3月期(2010年度)航空輸送事業計画

国内線—さら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(2011年夏ダイヤ以降)
- ・プロペラ路線再編: 丘珠路線の新千歳集約・道内フィーダー便化(7月)
- ・ボーイング787型機の初号機デリバリー (第3四半期)、年度内に8機受領予定。順次、国内線に投入。



国際線—首都圏空港デュアル・ハブ化によるネットワーク充実

- ・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
- ・関西・中部路線: 路線・機種見直し

貨物—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、沖縄貨物ハブを活用したエクスプレス事業を安定的に展開

国内線路線展開			
区分	期日	路線	内容
増 便	6月	羽田—福岡	17往復→18往復/日
	7/1	伊丹—松山	8往復→9往復/日(+プロペラ便1便)
		仙台—新千歳	3往復→4往復/日(+プロペラ便1便)
		新潟—新千歳	1往復→2往復/日(+プロペラ便1便)
		成田—新千歳	1往復→2往復/日(自社運航便2便化)
期間増便	8/1	成田—中部	2往復→3往復/日(+プロペラ便1便)
	8～10月	羽田—那覇	9往復→10往復/日
減 便	4/1	中部—秋田	上期1往復→2往復/日(+プロペラ便1便)、下期1往復/日
	4/1	中部—仙台	5往復→4往復/日(△プロペラ便1便)
	7/1	伊丹—仙台	6往復→5往復/日(△プロペラ便1便)IBEXとのコードシェアで便数維持
		伊丹—福岡	8往復→7往復/日(△プロペラ便1便)
季節運航 季節増便 季節運休	6/1	関西—旭川	0往復→1往復/日(6～9月運航)
	6/1	関西—函館	1往復→2往復/日(6～9月増便)
	6/1	新潟—那覇	1往復→0往復/日(6～9月運休)
	4/1	福岡—石垣	1往復/日(4～10月、2～3月運航)→1往復/日(ゴールデンウィーク、7～10月運航)
運航期間 変 更	5/1	岡山—新千歳	1往復/日(6～9月、3月運航)→1往復/日(5～10月運航)
	6/1	広島—新千歳	1往復→0往復/日
休 止	8/1	福岡—仙台	1往復→0往復/日、IBEXとのコードシェアにより便数維持

国際線路線展開			
区分	期日	路線	内容
開 設	7/1	成田—ミュンヘン	7便/週
	10/31	羽田—台北(松山)	14便/週
増 便	3/28	成田—瀋陽	3便→7便/週(毎日運航)
		成田—ホーチミン	5便→7便/週(毎日運航)
		成田—上海(浦東)	14便→21便/週
	10/31	羽田—ソウル(金浦)	14便→21便/週
		羽田—北京	7便→14便/週
大 型 化		羽田—上海(虹橋)	7便→14便/週
	3/28	成田—ワシントン	B7-200ER→B7-300ER
		成田—ホノルル	B6-300ER→B7-200ER
		成田—青島	A320-200I→B6-300ER
	10/31	羽田—香港	B6-300ER→B7-200ER 昼間時間帯に変更
小 型 化	3/28	成田—広島	B6-300ER→B3-700
	8/1	成田—北京	905/906便、B6-300ER→A320-200I
	10/31	中部—上海(浦東)	A320-200I→B3-700
減 便	3/28	関西—青島	7便→4便/週
休 止	3/28	関西—ソウル(金浦)	7便→0便/週
		関西—アモイ	4便→0便/週

貨物路線展開			
区分	期日	地点	内容
増 便	3/28	香港	0往復→6往復/週
		青島	4往復→5往復/週
		アモイ	3往復→4往復/週
減 便	3/28	上海	12往復→10往復/週
		台北	10往復→9往復/週

2011年3月期の生産量(対2010年3月期比)			
単位: %			
運 航 回 数	グループ旅客便		貨物専用便
	国内線	98.6	100.4
座 席 キ ロ、 ト ン キ ロ	国際線	114.8	138.6
	国内線	96.3	96.8
	国際線	111.2	123.5

機材計画(リース機を含む)			
機材・型式	2010年3月期	2011年3月期	差異
ボーイング747-400型機	13	10	△3
ボーイング777-300型機	21	26	+5
ボーイング777-200型機	23	23	—
ボーイング787-8型機	0	8	+8
ボーイング767-300型機	51	53	+2
エアバスA320-200型機	29	28	△1
ボーイング737-800型機	10	15	+5
ボーイング737-700型機	18	18	—
ボーイング737-500型機	19	18	△1
ボーイング767-300F型機(BCF含む)	9	8	△1
ボンバルディアDHC-8-400型機	14	15	+1
ボンバルディアDHC-8-300型機	5	5	—
計	212	227	+15

※ これらの計画は当局の認可を条件としています。

見直しが求められる公租公課

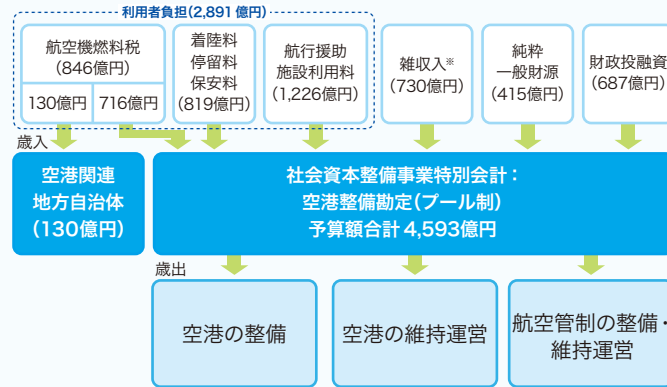
※ 公租公課とは、国または地方公共団体から公の目的のために負荷される金銭負担のこと

航空会社が負担する公租公課※には、空港を使用する際にかかる着陸料、停留料、保安料、航空機の運航の際にかかる航行援助施設利用料のほか、使用した燃料1リットル当たり26円が課税される航空機燃料税があります。航空会社から徴収したこれらの公租公課は2010年度航空局予算では2,891億円に上っており、航空旅客運賃の一部として「受益者(利用者)負担」の原則の下、利用者にご負担いただいています。

利用者負担で全国の空港を整備

集められた公租公課はプールされ、国内の空港や航空管制を整備・維持するために使用されています。つまり、利用者が全国の空港整備等の資金を負担するという仕組みになっています。

現在の財政基盤である空港整備勘定(2010年度航空局予算)



※ 雑収入：空港内国有地の賃付料など

空港ネットワークもほぼ完成、公租公課の見直しが必要

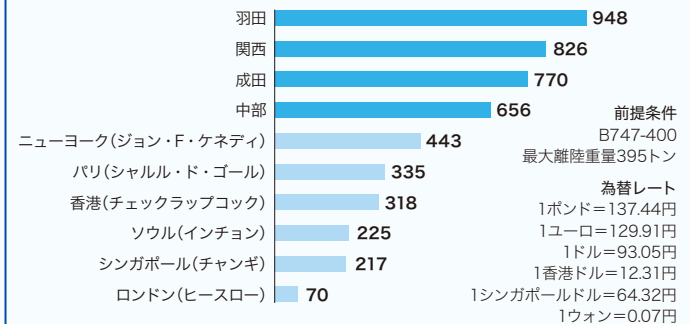
2010年3月に茨城空港が開港すると、国内の空港は98になり、国内の航空ネットワークはほぼ完成しました。日本の航空会社の国際競争力を高め、お客様に競争力のある運賃でより良い航空輸送サービスを提供するためにも、公租公課の引き下げの速やかな実施が望まれるところです。

世界と比べて割高な公租公課

航空機が着陸するたびに課せられる着陸料は一部は軽減されていますが、世界の主要空港に比べて高く、航空機燃料税は一部の国を除いて例がありません。公租公課の営業費用に占める割合は、ANAが12.45%で他国の航空会社に比べ突出しており(左下図表)、日本の航空会社の負担は大きなものになっています。

世界の主要空港の国際線着陸料比較

単位：千円



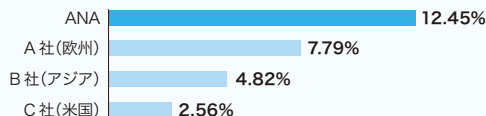
出所：IATA AIRPORT & AIR NAVIGATION CHARGES MANUAL (2008年)

全国空港配置図 98空港

(2010年3月現在)



営業費用に占める公租公課の割合



出所：ICAO: Airline Financial Summary Report (2007年)

ちよっぴり旅ぷらす Vol. 2



ニューヨークを食べて楽しむ、見て楽しむ！



ブロードウェイ

海外旅行がちよっぴり楽しくなる、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コーナーです。今回はニューヨーク支店からのレポートです。

ニューヨーカーのパワフルさの源泉はB級グルメ？

世界中の料理が楽しめる街

世界中から人々が集まるパワフルな街、ニューヨーク。世界中の料理が楽しめるのもニューヨークの魅力の一つです。アメリカン、イタリアン、フレンチ、メキシカン、中華、和食、何でもあり。新鮮な寿司まで食べることができます。なかなか予約が取れない人気店も数多くありますので、お目当てのレストランには、必ず予約してから行くことをお勧めします。

ニューヨークのB級グルメはいかがですか

さすがのニューヨーカーも毎日、レストランというわけにはいきません。今回はニューヨーカーのランチタイムの強い味方、「B級グルメ」をご紹介します。

B級グルメの代表は、デリカテッセン（通常デリと呼ばれます）や屋台（ストリートベンダー）。これなら毎日食べても大丈夫。10ドルでおつりがきます。ニューヨーカーはこれらを買ってオフィスや、

天気の良い日は公園やベンチで食べます。デリというと、通常はサンドイッチやピザですが、店によっては中華や寿司、うどんまであります。ただし、「何ちゃって和食」にはご注意ください。うどんに、たくあんやグリーンピースまで入れてしまう店も…。

ストリートベンダーも結構楽しめます。ホットドッグやプレッツェルの店が一般的ですが、タコス、シシカパブ、スープ、コリアンBBQのようなものまであります。面白いものは「チキンオーバーライス」。サフランライスの上に焼いて細かくしたチキン、サラダを添えて5ドル也。特にミッドタウン地区はベンダー激戦区で、ロックフェラーセンターのすぐ近くなのに、自分がニューヨークにいることを忘れてしまいそうです。

ニューヨーカーのパワフルさの源泉は、B級グルメかもしれません。ニューヨークにお越しの際は、ぜひB級グルメをお試しください。

チキンオーバーライス



ストリートベンダー

ニューヨーク観光のお薦めスポット ブロードウェイのミュージカル

マンハッタンを南北に貫く「ブロードウェイ」。ミュージカルの代名詞でもあるこの通りの周辺には、たくさんの劇場が点在しています。ライオンキング、オペラ座の怪人、マンマミーア、リトルマーメイドなどは、多少英語が分からなくても十分に楽しめるミュージカルです。「TKTS Booth」なら当日券を25～50%オフで購入できるので、ぜひチェックしてみてください。

ヤンキースの本拠地、ヤンキースタジアム

マンハッタンの北東に位置するヤンキースの本拠地、「ヤンキースタジアム」は2009年4月に新たに開場しました。16億ドルと2年8カ月の歳月を費やして建設されたこのスタジアムは、何と言っても、フィールドと観客席の近さに驚かされます。プレイヤーとの一体感は最高！なお、ペットボトルは持ち込み禁止。興奮した観客が投げ込む危険性があるからだとか。

M&M'S WORLD Store

日本でもおなじみの「M&M'Sチョコレート」のキャラクターグッズを販売しているお店です。グリーンちゃんの扮した自由の女神像や巨大なシリンダーに入った色とりどりのM&M'Sなど、店内のデコレーション



グリーンちゃんの扮した自由の女神像

には誰もがわくわくさせられます。何気ない商品のキャラクターをエンターテインメントにまでしてしまうところは、米国ならではのオリジナル商品は、お土産にもお薦めです。



マンハッタンを一望できる素敵な眺め

ロックフェラーセンタービルの屋上「Top of the Rock」からの



先端の星はスワロフスキー社のクリスタル

パノラマは一見の価値あり。有名なエンパイアステートビルの屋上からの景色にも劣らぬ素晴らしい眺めです。このロックフェラーセンタービルの周辺は観光地としても有名で、スケートリンクや世界最大のクリスマスツリーなど、特にクリスマスシーズンのデコレーションは素敵です。また、一角にあるラジオ・シティでは、恒例のクリスマスショーが行われます。

ANAスタッフからのコメント

ANAは今年より新サービスブランド「Inspiration of Japan」を東京ーニューヨーク線に導入します。全クラスのシートを一新し、他社に先駆け従来にないサービスを提供いたします。ニューヨークにはぜひ快適なANAでお越しください。ご搭乗を心よりお待ちしております。



ANAニューヨーク支店
総務マネジャー
河野 一郎



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11月～2010年2月



09年	11月	24日	若年者を対象にした年会費無料カード「ANA JCBカード ZERO」誕生 18歳から29歳までの社会人の方がお申し込みいただける年会費無料の「ANA JCBカード ZERO」が誕生しました。
	12月	24日	ANA、ユナイテッド航空、コンチネンタル航空が米国運輸省にATI申請 3社は合同で米国運輸省に太平洋間ネットワークに関するATI(反トラスト法適用除外)を申請しました。路線や便数の調整、収入管理、販売等における戦略的提携により、お客様のフライトや運賃面での選択肢が増え、利便性向上が期待されます。
10年	1月	27日	2010年度「ANAグループ航空輸送事業計画」発表 (詳細は7ページ)
	1月	29日	2010年3月期 第3四半期決算発表 (詳細は2～4ページ)
	2月	1日	耳や言葉の不自由な方のためのANA専用の「代理電話サービス」を開始 聴覚や言語に障がいのあるお客様向けのANA専用の「代理電話サービス」を開始しました。 詳細は「おからだの不自由なかたへの空の旅へのお手伝い」HP http://www.ana.co.jp/skyassist

4月1日より国内線機内サービスを刷新

メニューの中からご希望に応じてお選びいただく有料サービス「ANA My Choice」を大幅に拡充します。

ANA My Choiceメニュー 充実したメニューでお待ちしております



創業170余年、日本初の果物専門店「千疋屋総本店」のみかんジュースをはじめ、国内線メニューのラインアップを一新。さらに充実した品揃えで空の旅を演出します。



(写真はイメージです)

ANA My Choice Okinawaが登場します

東京、大阪(伊丹、関西)、名古屋、福岡と沖縄を結ぶ全便で、オリジナルの有料機内食メニューや日本人の嗜好に合わせて醸造された話題のビール「瑠璃-Ruri-」など、他の路線とは一味違ったサービスをご提供します。

機内食4月のメニュー例

特製カツサンド、季節のデザートと
ANA オリジナルコンソメスープ(1,200円)
特製カツサンド、季節のデザートと
COEDOビール「瑠璃-Ruri-」(1,500円)



お食事メニューの事前予約をスタート

インターネットや携帯サイトでの国内線お食事メニューの事前予約サービスを4月1日ご予約受付分より開始します。

※国内線普通席の無料お飲物サービスは、飲料水、日本茶を除き、3月31日をもって終了させていただきます。

トピックス

4月1日より、「ANAカードファミリーマイル」の登録受付を開始します

日本在住のANAカード会員とご家族の皆様を対象^{※1}に、ご家族のマイルを合算して特典航空券に交換していただける「ANAカードファミリーマイル」を開始します。すでにお持ちのマイルも合算できますので、より効率的にマイルの活用が可能になります。

※1 ANAカード個人会員(クレジット機能あり)で、生計を同一にし、かつ同居する配偶者及び1親等以内のご家族が対象です。

※2 登録手続きに数週間かかる場合があります。



詳しくは HP http://www.ana.co.jp/amc/news/info_familymile/

お詫び

新造機ボーイング777-300ER型機の就航時期延期に伴う欧米路線の新ブランドおよび新サービス導入時期の変更について

成田-ニューヨーク線に就航予定の新造機について、就航日と座席仕様を下記の通り変更させていただきました。これに伴い、前号でご紹介した欧米路線で展開を予定していた新ブランド「Inspiration of Japan」と国際線新サービスも、サービス開始時期を変更させていただきます。お客様には大変ご迷惑をおかけすることとなり、心よりお詫び申し上げます。

- ・就航および新サービスブランド「Inspiration of Japan」の開始:
2010年4月19日(月)(予定)
なお新造機は2010年5月9日(日)まで隔日運航、同年5月10日(月)からは毎日運航(予定)
- ・座席仕様:当初装着予定のプレミアムエコノミーシートを暫定的にエコノミークラスシートに変更
- ・理由:プレミアムエコノミーシートの開発遅延のため



アンケート集計結果のご報告

- 第60期第2四半期のご報告(2009年11月発行)で、株主の皆様にはアンケートのご協力をお願いしました。21,838人の株主の皆様からご回答(回答率6.2%)をいただき、心より御礼申し上げます。主な集計結果を以下のとおり、ご報告いたします。

● 調査概況

調査方法: WEBアンケートシステム
「株主ひろば」で実施

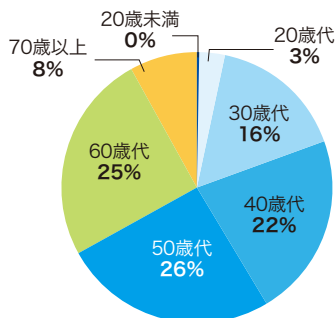
調査対象: 2009年9月末現在の
すべての株主の皆様



アンケートに回答された株主の皆様について

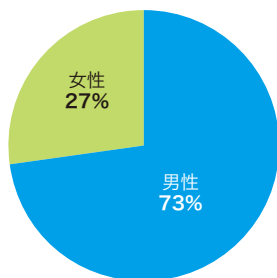
年齢

有効回答数: 21,226人



性別

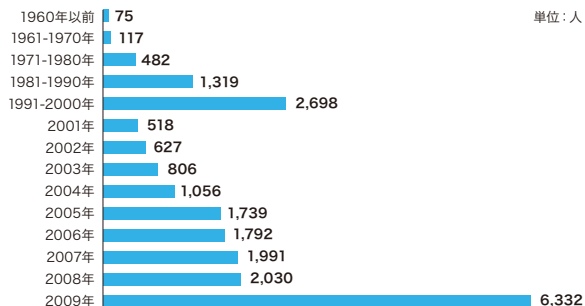
有効回答数: 21,571人



ANA株式の保有について

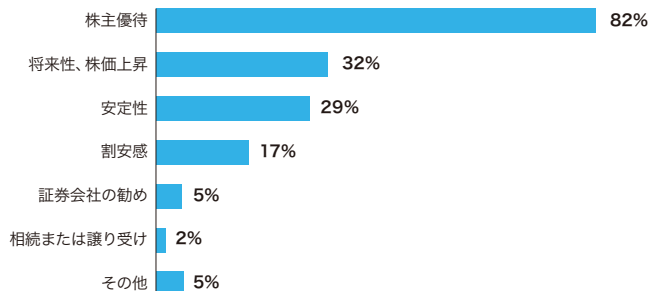
初めて購入した年

有効回答数: 21,582人



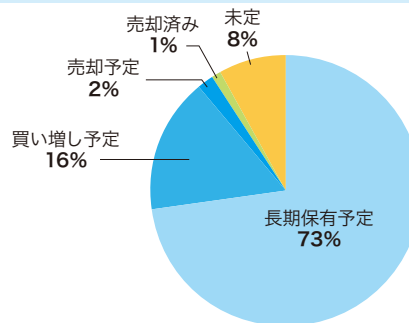
購入の動機

複数回答/有効回答数: 21,838人



株式の保有方針

有効回答数: 21,685人

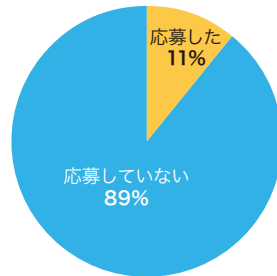


公募増資(新株発行)

公募増資への応募

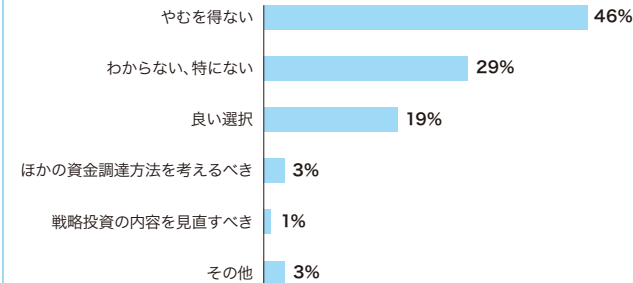
有効回答数：21,668 人

2009年7月1日に1,400億円規模の公募増資を実施しました。



公募増資についての意見

複数回答可／有効回答数：21,838 人

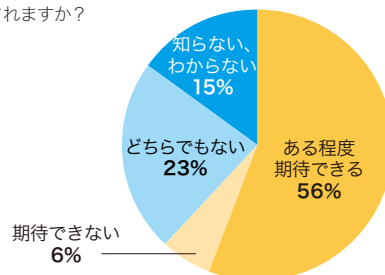


経営施策への評価

収支改善策等の評価

有効回答数：21,627 人

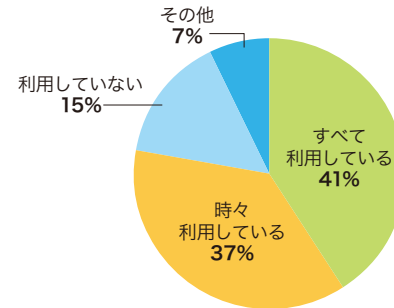
「緊急対策プラン」および「緊急収支改善策」を実行中であり、さらにこのたび、新年度に向けて1,000億円の収支改善方針を打ち出しています。これら一連の施策についてどう評価されますか？



株主優待制度

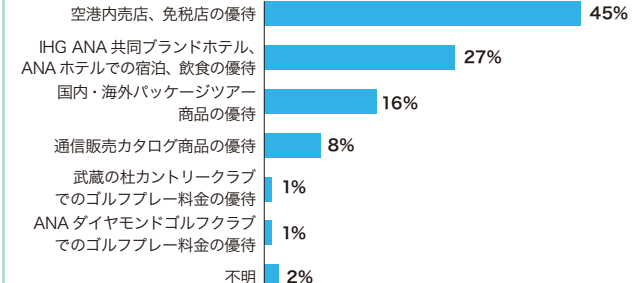
国内線ご搭乗優待券のご利用状況

有効回答数：21,552 人



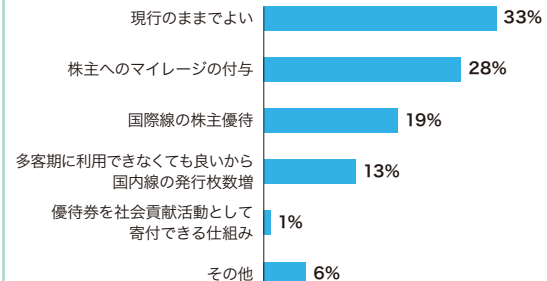
ANAグループ優待券のご利用状況

複数回答可／有効回答数：21,838 人



今後の株主優待制度について

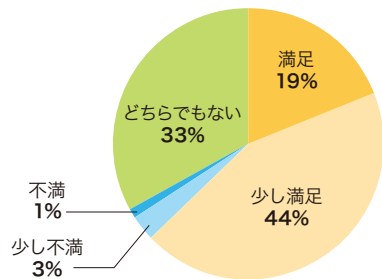
有効回答数：21,595 人



ANA VISION

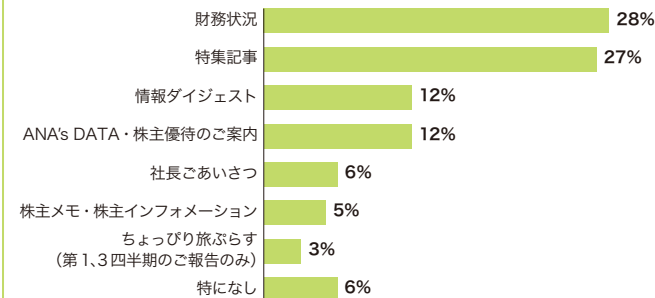
今回の ANA VISIONについて

有効回答数：21,572 人



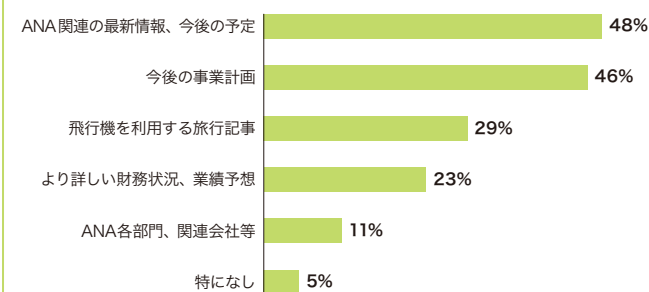
最も興味深い記事

有効回答数：21,621 人



希望する記事

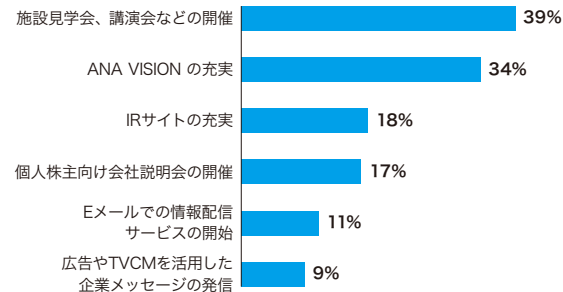
複数回答可／有効回答数：21,838 人



IR活動等

IR活動等への要望

複数回答可／有効回答数：21,838 人

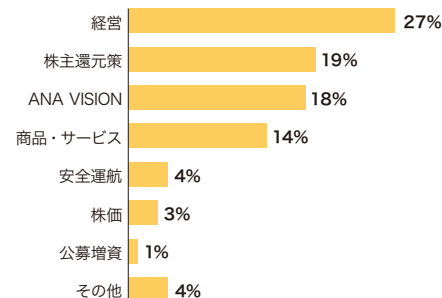


当社に対するご意見、ご要望(自由記入)

ご意見ご要望の項目

自由記入欄回答者：7,276 人

回答率：33%



● ご回答いただいたアンケートの結果について、真摯に受け止め、今後の株主の皆様へのサービスやANA VISIONの誌面充実などの参考とさせていただきます。ご協力ありがとうございました。

2010年1月12日までに ご回答いただいた株主の皆様の中から抽選で1,000名の方にクオカードを送付、またはANAマイルを積算させていただきました。なお、当選者の発表は、クオカードの送付、ANAマイルの積算をもって代えさせていただきます。



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 基準日	毎年4月1日から3カ月以内に開催 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いません。 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 公告の方法	1,000株 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
株主名簿管理人および 特別口座の口座管理機関	大阪府中央区北浜四丁目5番33号 住友信託銀行株式会社
株主名簿管理人 事務取扱場所	東京都中央区八重洲二丁目3番1号 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 

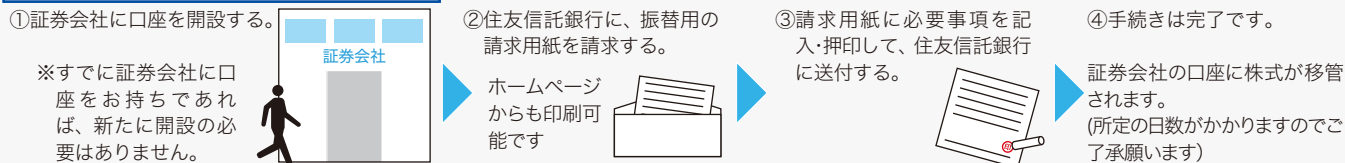
株式に関する住所変更等のお届出およびご照会について

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、上記の電話照会先にご連絡ください。

[特別口座について]

株券電子化により、証券会社の口座にお預けにならなかった当社株式は住友信託銀行にある「特別口座」にて管理しています。「特別口座」では単元株式の売買はできません。証券会社の口座に移管することをお勧めします。(手続きの詳細は下記の移管方法をご覧ください)

「特別口座」から証券会社の口座に移管する方法



※特別口座にある単元未満株式(1,000株未満の株式)の部分のみ、買取請求もしくは買増請求をすることができます。

買取請求 当社が買い取るように請求することができます。

買増請求 ご所有の単元未満株式と合わせて1単元(1,000株)となるように株式を買い増しすることができます。この場合、1単元となった株式は特別口座にて管理され、このままでは売却することができません。株主様の証券会社の口座にお振り替えになることをお勧めいたします。

● 株主インフォメーション

権利付最終日:新規に株式をご購入の場合、2010年3月26日(金)が権利付最終日となります。

株主優待券:2010年3月末に1,000株以上ご所有の株主様に5月下旬に発送予定です。

定時株主総会招集ご通知:2010年3月末に1,000株以上ご所有の株主様に6月上旬までに発送予定です。

次回のANA VISION(第65回 定時株主総会決議ご通知・第60期報告書):2010年3月末の全株主様に6月下旬の定時株主総会終了後、発送予定です。