

ANA VISION 2011

ANA

A STAR ALLIANCE MEMBER

第62期 第2四半期のご報告 (2011年4月1日～2011年9月30日)

特集● 空の旅が変わる―世界初ボーイング787型機就航

裏表紙のアンケートにご協力ください!
抽選で「クオカード」または
「ANAマイル」をプレゼント



ボーイング787型機

先行き不透明な中でも、積極的な事業展開で収益を確保

平素より、株主・投資家の皆様におかれましては、格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、2012年3月期は、震災の影響を受けて営業赤字でスタートしましたが、夏以降に回復基調が鮮明となり、需要に応じた大型機の投入等を積極的に実施する一方で、コスト面でも期初からの緊急対策を継続して実施した結果、7～9月期においては過去最高水準の営業利益582億円を確保することができました。第2四半期累計では、営業収入7,048億円、営業利益501億円、経常利益375億円、四半期純利益228億円となりました。

今後も、経済の先行き不透明感が残るものの、需要回復の波を的確に捉え、依然として弱含みの訪日需要も含め、積極的な需要喚起策を講じていきたいと考えております。

また、日本時間の9月26日には、本誌6～10ページでもご紹介しておりますボーイング787型機(ドリームライナー)を世界に先駆けて受領しました。11月1日に国内線定期便に投入し、2012年度末までに20機、最終的に合計で55機の受領を予定しております。今後も卓越した快適性と高い経済性を兼ね備えたこの機材の特長を最大限活用し、国際線の新規路線開設等も積極的に進めていく所存です。

今後予想される競争環境の変化を前に、安全性と品質のさらなる向上や収益力強化、財務体質改善等、経営基盤の強化にANAグループ役職員全員で取り組んでまいります。

最後になりましたが、9月6日に発生した当社140便における不安全事故につきましては、ご搭乗のお客様はもとより、株主・投資家の皆様に多大なるご心配とご迷惑をおかけしましたことを、ANAグループを代表して深くお詫び申し上げますとともに、再発防止は当然のこと、安全性の向上と信頼回復に向け、ANAグループを挙げて取り組んでまいります。

株主・投資家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。



2011年11月

代表取締役社長 伊東 信一郎

連結業績ハイライト

2011年4月1日～2011年9月30日

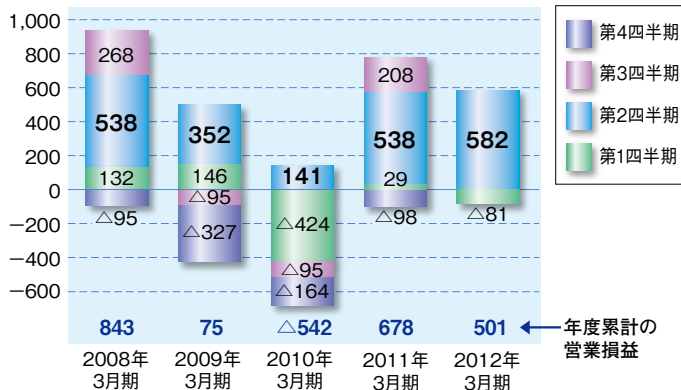
※金額は表示単位未満の端数を切り捨てています。

需要の回復基調に合わせ、積極的な需要喚起策を展開

- 震災後大きく落ち込んだ航空旅客需要は夏以降回復基調が鮮明となり、需要喚起に向けた施策の効果もあって、当第2四半期(6カ月間累計)は前年同期に比べ増収となりました。
- 一方で期初に計画したコスト面での緊急対策を予定通り遂行し、営業利益501億円、経常利益375億円、四半期純利益228億円となりました。

四半期ごとの営業損益の推移

(単位: 億円)



経営成績

(単位: 億円)

	前第2四半期累計	当第2四半期累計	増減	前年同期比増減率(%)
営業収入	6,841	7,048	206	3.0
営業費用	6,273	6,547	273	4.4
営業利益	568	501	△ 66	△ 11.8
営業外損益	△ 113	△ 125	△ 12	—
経常利益	455	375	△ 79	△ 17.4
特別損益	△ 141	6	148	—
四半期純利益	132	228	95	72.1
EBITDA*	1,144	1,085	△ 58	△ 5.1

※EBITDA=営業利益+減価償却費

2012年3月期の連結業績見通し

(単位: 億円)

	前回発表予想	今回修正予想	増減
営業収入	14,100	14,000	△ 100
営業利益	700	700	—
経常利益	360	360	—
当期純利益	200	200	—

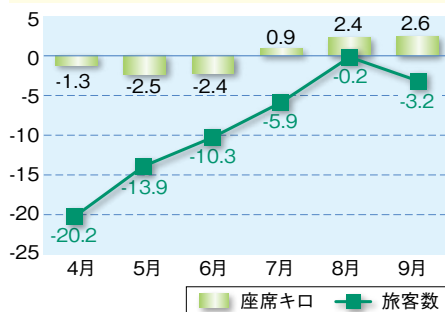
営業収入は国内外の景気後退懸念等により前回発表(7月29日)時点よりも100億円程度減収になると見込んでいます。引き続きコスト削減を進め、減収見込額と同額の営業費用を削減する予定です。その結果、通期の営業利益、経常利益、当期純利益はいずれも前回発表時点と変更はありません。配当金は1株当たり2円を予定しています。

国内線旅客数・国際線旅客キロ・国際線貨物トンキロの推移(前年同月比増減率)

(単位: %)

国内線旅客数

ビジネス需要は6月までにほぼ回復。プレジャー需要も7月以降、需要喚起策の効果もあって、ようやく回復基調に。



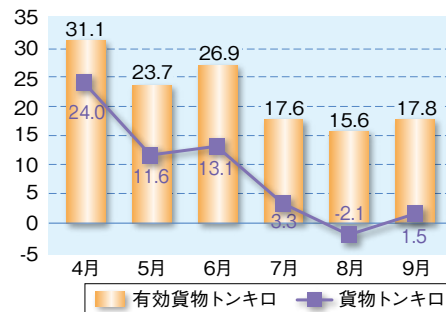
国際線旅客キロ

ビジネス需要が先導し、需要は6月までにほぼ震災前の水準に。プレジャー需要も日本発は7月以降堅調に推移。訪日需要の回復は遅れている。



国際線貨物トンキロ

震災による需要減は予想より早く回復したが、夏以降日本発の需要が減退傾向に。



連結損益計算書及び連結包括利益計算書

(単位 億円)

	前第2四半期累計 2010年 4月 1日から 2010年 9月30日まで	当第2四半期累計 2011年 4月 1日から 2011年 9月30日まで
【連結損益計算書】		
営業収入	6,841	7,048
営業費用	6,273	6,547
営業利益	568	501
営業外収益	36	52
営業外費用	149	177
経常利益	455	375
特別利益	0	9
特別損失	142	2
税金等調整前四半期純利益	313	382
法人税等	180	153
少数株主損益調整前四半期純利益	132	229
少数株主利益	0	1
四半期純利益	132	228
【連結包括利益計算書】		
少数株主損益調整前四半期純利益	132	229
その他の包括利益	△ 214	△ 288
四半期包括利益	△ 81	△ 58

営業費用・営業利益

原油価格の高騰や国際線の運航規模拡大による費用の増加はありましたが、航空燃料税の減免に加え、期初に計画した緊急収支改善策によるコスト削減を着実に実施した結果、営業費用を前年同期比4.4%増の6,547億円にとどめることができました。1年の中で最も需要の多い7～9月に、大型機を機動的に投入するなど増収に努めた結果、7～9月期では過去最高水準となる582億円の営業利益となりました。

営業外損益

為替差益による改善はありましたが、リース機材の返却にかかわる費用の増加などにより、営業外損益は12億円悪化し、125億円の損失となりました。

特別損益

前年同期に独禁法関連引当金繰入額、投資有価証券評価損などを計上したことから、前年同期と比べ特別損益は148億円改善して、6億円の利益となりました。

その他の包括利益

繰延ヘッジ損益が前期末より279億円マイナスとなったことなどにより、その他の包括利益は288億円の損失となりました。

※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

事業別セグメント情報

営業収入

航空運送事業

●国内線旅客

震災後の需要急減に対応し、一部減便、多くの路線で機材の小型化を行う一方、旧盆期間などの需要が多い時期に臨時便を設定するなど需給適合を推進しました。さらに、週末限定の新運賃「週末割引」を設定するなど、プレジャー需要の喚起を図りました。この結果、旅客数は前年同期より8.3%減、収入は同1.4%減となりました。なお、7月25日より仙台空港を発着する定期便の運航を再開しています。

●国際線旅客

6月には成田ー成都線を開設、7月には震災の影響で休止していた成田ー仁川線を再開、需要の旺盛なホノルル線の機材を大型化するなど、需要に見合った機動的な対応を図りました。また、夏場のプレジャー需要に対応した割引運賃設定や、訪日需要喚起のための施策実施に努めました。一方、4月には当社・ユナイテッド航空・コンチネンタル航空のジョイントベンチャーをスタートし、対象路線について3社共通の共同運賃を設定しました。羽田空港の国際化も寄与したことから、結果として旅客数は、前年同期より9.2%増、収入は同12.5%増となりました。

●貨物

国内貨物は、仙台空港の貨物上屋被災の影響等がありましたが、北海道路線を中心に陸送からの代替需要が発生したこともあって、輸送重量は前年同期より4.4%増、収入は同5.2%増となりました。国際貨物は夏以降、円高や節電による出荷調整等の影響により、輸出貨物の需要は減退傾向にあります。国際化に伴う羽田空港発着貨物の増加もあって、輸送重量は前年同期より1.9%増、収入は同10.4%増となりました。

●その他

航空運送事業のその他の収入は前年同期より1.3%増となり、786億円になりました。

旅行事業

国内旅行は中四国・九州・沖縄方面の需要の回復は見られましたが、震災の影響が残る関東・東北方面への需要は低調でした。海外旅行は円高の追い風や、羽田空港国際化の効果もあり、7月以降は震災発生前の需要水準に回復しました。この結果、営業収入は前年同期比7.7%減少の784億円となりました。

その他

商事・物販の収入が減少したことなどから、収入は前年同期より0.8%減少し、677億円になりました。

事業別セグメント収支

(単位 億円)

		前第2四半期累計 2010年 4 月 1 日から 2010年 9 月30日まで	当第2四半期累計 2011年 4 月 1 日から 2011年 9 月30日まで	
報告セグメント	航空運送事業	国内線	3,498	3,460
		旅客	3,325	3,278
		貨物・郵便	173	181
		国際線	1,842	2,064
		旅客	1,418	1,596
		貨物・郵便	423	467
		その他	776	786
		売上高	6,117	6,310
		セグメント利益	514	457
	旅行事業	売上高	850	784
		セグメント利益	26	19
その他	売上高	683	677	
	セグメント利益	25	21	
合 計	売上高(消去前)	7,651	7,773	
	セグメント間取引消去等(注)	△ 810	△ 725	
	売上高(連結計)	6,841	7,048	
	セグメント利益(消去前)	566	498	
	セグメント間取引消去等(注)	1	3	
	セグメント利益(連結営業利益)	568	501	

注：セグメント間の取引の消去や調整額を指す。

連結キャッシュ・フローの状況

- 営業キャッシュ・フローは、税金等調整前四半期純利益382億円に減価償却費などの非資金項目、営業活動に係る債権・債務の加減算を行った結果、904億円の収入となりました。
- 投資キャッシュ・フローは、航空機・部品などの取得や導入予定機材の前払いによる支出に加え、譲渡性預金の預入れなどがあった結果、1,715億円の支出となりました。この結果、フリー・キャッシュ・フローは811億円のマイナスとなりました。
- 財務キャッシュ・フローは、借入金やリース債務の返済を行う一方で、長期借入による資金調達を行ったことから、1,267億円の収入となりました。
- 以上の結果、現金及び現金同等物の四半期末残高は、2,470億円になりました。

輸送実績

		前第2四半期累計 2010年 4月 1日から 2010年 9月30日まで	当第2四半期累計 2011年 4月 1日から 2011年 9月30日まで	前年同期比 増減率(%) 利用率はポイント
旅客	国内線 ※4 ※11	旅客数 (万人)	2,095	1,921 △ 8.3
		座席キロ※1 (億席キロ)	283	284 0.0
		旅客キロ※2 (億人キロ)	186	170 △ 8.5
		利用率※3 (%)	65.6	60.0 △ 5.6
	国際線 ※11	旅客数 (万人)	260	284 9.2
		座席キロ※1 (億席キロ)	139	169 21.5
貨物	国内線 ※8 ※10	旅客キロ※2 (億人キロ)	110	122 10.7
		利用率※3 (%)	79.2	72.1 △ 7.0
		有効貨物トンキロ※5 (百万トンキロ)	934	903 △ 3.3
		貨物輸送重量 (千トン)	219	229 4.4
	国内線 ※8 ※10	貨物トンキロ※6 (百万トンキロ)	218	228 4.4
		郵便輸送重量 (千トン)	14	15 3.3
		郵便トンキロ (百万トンキロ)	15	15 3.6
		貨物重量利用率※7 (%)	25.0	27.1 2.0
	国際線 ※9	有効貨物トンキロ※5 (百万トンキロ)	1,470	1,791 21.8
		貨物輸送重量 (千トン)	272	277 1.9
		貨物トンキロ※6 (百万トンキロ)	998	1,081 8.3
		郵便輸送重量 (千トン)	10	12 13.9
		郵便トンキロ (百万トンキロ)	50	55 9.6
		貨物重量利用率※7 (%)	71.3	63.5 △ 7.9

※1:座席キロ＝有効座席数×区間距離(キロメートル) ※2:旅客キロ＝旅客数×区間距離(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、アイベックスエアラインズ、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(当社販売分)を含む。 ※5:有効貨物トンキロ＝有効(搭載可能)貨物重量(トン)×区間距離(キロメートル)。なお、旅客便については、床下貨物室(ベリ)の有効貨物重量に各区間距離を乗じた数値。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を含む。 ※6:貨物トンキロ＝貨物輸送重量×区間距離(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、スカイネットアジア航空、オリエンタルエアーブリッジとのコードシェア便の実績(当社販売分)を含む。 ※9:国際線貨物および国際線郵便の実績には、コードシェア便の実績(当社販売分)、ブロック・スペース契約締結便実績および地上輸送の実績を含む。 ※10:国内線深夜貨物定期便の実績を含む。 ※11:国内線、国際線ともに不定期チャーター便の実績を除く。

連結キャッシュ・フロー計算書

(単位 億円)

	前第2四半期累計 2010年 4月 1日から 2010年 9月30日まで	当第2四半期累計 2011年 4月 1日から 2011年 9月30日まで
営業活動によるキャッシュ・フロー	1,213	904
投資活動によるキャッシュ・フロー	△ 1,784	△ 1,715
財務活動によるキャッシュ・フロー	1,026	1,267
現金及び現金同等物の四半期末残高	1,935	2,470

連結貸借対照表

(単位 億円)

	前期末 2011年3月31日現在	当第2四半期末 2011年9月30日現在
A 資産の部		
流動資産	4,721	6,766
現金及び預金	369	305
受取手形及び営業未収入金	957	1,148
有価証券	1,738	3,722
商品	54	50
貯蔵品	500	476
繰延税金資産	386	525
その他	715	537
固定資産	14,553	14,006
有形固定資産	11,892	11,578
建物及び構築物	1,177	1,157
航空機	7,145	7,149
土地	572	574
リース資産	359	323
建設仮勘定	2,267	2,032
その他	369	341
無形固定資産	744	745
投資その他の資産	1,917	1,682
投資有価証券	510	507
繰延税金資産	931	856
その他	475	318
繰延資産	5	3
資産合計	19,280	20,776

A 資産の部

新規の資金調達により手元資金が増加したことなどから、総資産は前期末から1,496億円増加して、2兆776億円になりました。

B 負債の部

新規借入に伴う有利子負債の増加により、負債の部合計は前期末から1,601億円増加し、1兆5,618億円になりました。なお有利子負債は前期末から1,355億円増加して1兆743億円になりました。

C 純資産の部

四半期純利益の計上により利益剰余金が増加しましたが、繰延ヘッジ損益が評価益から評価損に転じたことなどから、純資産は前期末より105億円減少し、5,158億円になりました。この結果、自己資本比率は24.5%になりました。

	前期末 2011年3月31日現在	当第2四半期末 2011年9月30日現在
B 負債の部		
流動負債	4,475	5,278
支払手形及び営業未払金	1,607	1,487
短期借入金	1	500
1年内返済予定の長期借入金	1,150	1,223
1年内償還予定の社債	200	200
リース債務	111	116
賞与引当金	276	219
独占禁止法関連引当金	1	1
その他	1,126	1,529
固定負債	9,540	10,340
社債	950	950
長期借入金	6,651	7,454
リース債務	322	299
退職給付引当金	1,234	1,253
その他	382	383
負債合計	14,016	15,618
(有利子負債)	(9,388)	(10,743)
C 純資産の部		
株主資本	5,168	5,351
資本金	2,313	2,313
資本剰余金	1,963	1,960
利益剰余金	948	1,126
自己株式	△ 58	△ 49
その他の包括利益累計額	34	△ 253
その他有価証券評価差額金	△ 8	△ 14
繰延ヘッジ損益	50	△ 229
為替換算調整勘定	△ 7	△ 10
少数株主持分	61	60
純資産合計	5,263	5,158
負債純資産合計	19,280	20,776

当四半期末の連結対象会社の状況(前期末との対比)

- ・連結子会社 63社(△1社)
- ・持分法適用会社 22社(△3社)

空の旅が変わる ― 世界初ボーイング787型機就航



11月1日、世界で初めて最新鋭機ボーイング787型機が国内線定期便に就航しました。
ANAが開発段階から参画した同機には、
今までにない新しいコンセプトが随所に生かされています。

ANAは設計段階から参画

2004年、ANAは世界で初めてボーイング787型機を50機発注（現在は55機発注）。

ローンチカスタマー（最初に発注した航空会社）として開発当初から社員をボーイング社に派遣。同機は随所にANAの意向が反映された設計仕様になっています。

ボーイング787型機はMade with Japan

機体構造の基本素材として多用されている炭素繊維複合材は東レ、機体の主翼部分は三菱重工業、前部胴体と脚格納庫部分は川崎重工業、中央翼部分は富士重工業がそれぞれ

製造を担っているのをはじめ、日本企業が多数参加。日本の製造分担率は約35%で、ボーイング777型機の約20%を大きく上回り、まさにMade with Japanの航空機です。

ボーイング787型機の最大の特長は

- より高められた安全性
- 環境にもやさしい省燃費の経済性
- より心地よい空の旅ができる快適性
- 中型機クラスでかつてない長距離航続性

次ページでは、これらの特長について具体的にご紹介します。

安全性を高めたフライトデッキ

① ヘッドアップディスプレイを標準装備

収納可能な「ヘッドアップディスプレイ」を装備し、パイロットの視線延長線上に重要な運航情報を映し出します。パイロットは前方の状況と運航情報を同時に確認でき、視線を上下しないで操縦が可能に。

② 見やすいフライトデッキ・ディスプレイ

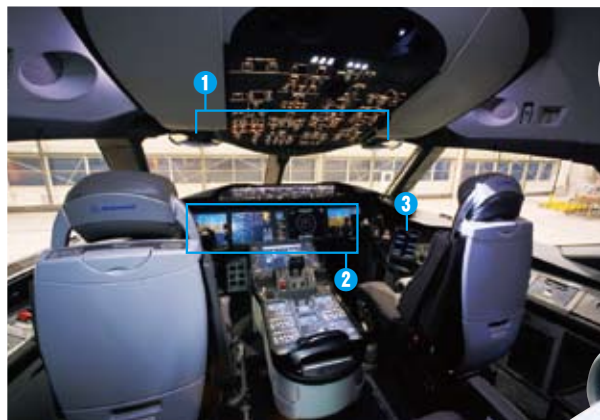
操縦に必要な運航情報を画面に表示する「ディスプレイ」は、ボーイング777型機の約2倍のサイズで見やすさが大幅にアップ。

③ マニュアル類を電子化したEFB(エレクトロニック・フライト・バッグ)

就航空港の地図や出発・着陸の経路、航空路のチャート(地図)などの情報を電子化。従来の紙のマニュアルに代わってモニターに情報を表示できるため、夜間飛行時の視認性が向上し、検索・閲覧の手間も効率化。

④ 大きなコックピット・ウィンドウ

大型化された窓が4枚(従来は6枚)となり、視認性が向上。



軽量化された機体

⑤ 炭素繊維複合材を採用

東レが開発した日本製の軽量、高剛性の炭素繊維複合材を機体の約50%(重量比)に採用(従来の航空機は12%程度)。機体の軽量化により、在来機のボーイング767型機に比べて約20%の燃費改善を実現。

⑥ 鳥のように滑らかな翼

鳥のような形状の翼には炭素繊維複合材を使用しているので、理想的な翼の形状になっており、少ない燃料消費でマッハ0.85の巡航速度を実現。



安全性 経済性 快適性 航続性 を追求

ボーイング787型機の特長はこれだ

20の新コンセプト

注1 初号機と2号機は特別塗装で運航します。
注2 ボーイング787型機にはすべての座席に個人用シートモニターを装備している機材と装備していない機材があります。

居住性と快適性に優れたキャビン

⑩ 広くなったキャビン

機内は幅が5.5mで、ボーイング767型機の4.7mより約17%広く、天井も高くなって、開放的に。

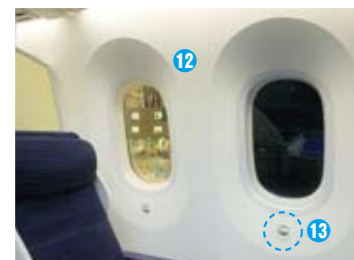


⑪ 収納力がアップした手荷物入れ

新デザインの手荷物入れは従来よりも収納力が約1.5倍向上。押しでも引いても開閉可能。

⑫ 大きくて視界が広がる窓

従来の航空機の約1.3倍に大きくなり、窓側の席でなくても外の景色が楽しめるように、高い位置に設置。



⑬ ボタン1つで窓からの光を調整

従来の窓のシェード(日よけ)に代わり、ボタン操作で透明度を5段階で調整する電気シェードに。

⑭ より高くなった客室内の気圧

従来の航空機の客室は、高さ2,400mの山頂と同程度の気圧に保たれていますが、ボーイング787型機では、機体を構成する部材が強化され、高さ1,800mの山頂と同程度に与圧が可能になり、耳が痛くなるといった不快感を軽減(一般的に客室内の気圧が2,100mのレベルより低下すると「不快」と感じるお客様の数が増加)。

⑮ 温水洗浄機能付きトイレを装備

国際線仕様機にはすべてのクラスのトイレに、温水洗浄機能の付いた便座を設置。



⑯ より高い湿度に加湿

従来の航空機の客室の湿度は、客室内の水滴落下防止のため、数%に抑えられていましたが、水滴落下防止装置を装着しているため、十数%台の加湿が可能に。お肌のカサカサ感も緩和。

⑰ 静かな客室

高性能のエンジン搭載により、これまで客室後方で発生していた振動を伴う騒音が低減。

国際線仕様機のビジネスクラスシート

⑱ きれいな空気

新鮮な空気が機体胴体側面の吸入口より取り入れられて、浄化システムにより埃や汚染物が取り除かれ、きれいな空気を客室内に供給。

⑲ 揺れを軽減し快適なフライトが可能

タービュランス(揺れ)を感知すると、それに合わせて翼をコントロールして、滑らかな飛行を実現するシステムを装備。乗り物酔いの発生を軽減して、より快適なフライトが可能に。



天井はLED照明!



国際線仕様機のエコノミークラスシート

中型機クラスでかつてない長距離航続性

② 欧州、北米・東海岸ヘノンストップ

航続距離はボーイング767-300ER型機を大きく上回り、中型機クラスでは最長の航続性を確保。日本から欧州、北米・東海岸への直行便として就航可能に。新たな直行便路線開設の可能性が広がります。



香港チャーター便でのテイクオフ

ボーイング787-8型機とボーイング767-300ER型機の比較※1

	787-8型機	767-300ER型機
全長	56.7m	54.9m
全幅	60.1m	47.6m; 50.9m
全高	16.9m	15.9m
座席数	264; 158席※2	214; 202席
貨物量	16トン	10トン
巡航速度	910km/h	870km/h
航続距離	9,850km; 13,610km	10,030km; 10,820km
就航可能路線	欧州、北米	アジア、ハワイ

※1 当社仕様機の場合

※2 導入当初は、国際線仕様機材を暫定的に国内線へ投入し、座席仕様は264席として就航。「長距離国際線」は座席数158席、「短距離国際線」は222席の仕様(予定)となります。

55機を発注し、ANAの主力機に

当社は現在、ボーイング787型機を55機発注しています。2011年度に11機、2012年度に9機を順次導入し、在来機のボーイング767型機からの更新を進め、当社の主力機として使用していきます。

そして、ボーイング787型機導入による燃費改善効果は、全機導入時点で年間約100億円になるものと見込んでいます。

ボーイング787型機の運航ダイヤ

※スケジュールや機材は、予告なく変更となる場合があります。

■国内線 (11月1日からの運航ダイヤ)

便名	出発	到着	便名	出発	到着
651便	羽田 07:30	岡山 08:50	654便	岡山 10:15	羽田 11:30
683便	羽田 16:15	広島 17:45	686便	広島 19:20	羽田 20:40

■国際線 (1月21日からの運航ダイヤ)

週3便(月・木・土)運航、2月より毎日運航

便名	出発	到着	便名	出発	到着
203便	羽田 01:00	フランクフルト 05:25	204便	フランクフルト 11:15	羽田 06:45(翌日)

ボーイング787型機、日本の空に登場

2011年10月26日、ボーイング787型機は国際線チャーター便として、成田—香港線で世界初の営業飛行を行いました。

そして11月1日に、羽田—岡山線651便で国内線定期便にデビュー。同日、羽田—広島線にも就航しました。さらに2011年度内に、羽田—伊丹線、羽田—山口宇部線、羽田—松山線に順次投入する予定です。

一方、国際線では、2012年1月に羽田—フランクフルト線を開設し従来、大型機でなければ運航できなかった長距離路線にも、ボーイング787型機の活躍の場は広がります。2011年12月から羽田—フランクフルト線の就航までの間は、初の国際線定期便として羽田—北京線に週1回程度投入する予定です。

最新鋭機ボーイング787型機で、「いちばん先の景色へ」。皆様のご搭乗をお待ちしております。



ボーイング787型機長距離国際線仕様機のビジネスクラスシート。スタaggerド配列により全席通路側を実現。

10月26日 世界初の営業飛行 成田—香港線チャーター便運航

応募総数25,505名(倍率は255倍)の中から抽選で当選された100名のツアー参加のお客様と報道各社の皆様など240名の方々を乗せて、12時40分に成田から香港に向



けてテイクオフしました。ご搭乗されたお客様から、「空気が乾燥してなくて快適です。気圧も問題なく、耳が痛くなりませんでした」とのお声もいただき、大好評でした。

ボーイング787型機に、ANAの多くの提案が反映されました！

ボーイング社とのハードな交渉

2004年7月にボーイング787型機の仕様を検討する「ワーキングトゥゲザー」^{注1}を推進するために、当社は米国のシアトルに7E7開発室^{注2}を開設し、4名を派遣しました。

ボーイング社には経済的で標準的な機体をつくらうという考えが基本にありましたから、当社の提案を実現するためにはボーイング787型機の標準仕様として採用してもらう必要がありました。しかし、当社の提案は機体の重量が重くなることもあり、ボーイング社の基本的な考えと相いれないため、ハードな交渉が続きました。

また、ボーイング社はデータの開示などに厳しい制限をかけていたため、ボーイング社が示した機体仕様が「当社要件に合致しているか」だけではなく、その機体仕様が「どういうデータに基づいて、実際にどのように製造されるのか」、ボーイング社に根拠となるデータを提示させることは非常に大変でした。

^{注1} メーカーとユーザーが互いの強みを生かして、共同して製品開発に当たること。

^{注2} ボーイング787型機は、当初はボーイング7E7型機と呼ばれていた。

国内線運航にも適した機体仕様を実現

最も力を入れたのは、ボーイング787型機を日本の国内線運航にも適した機体仕様にすることでした。日本の国内線は運航距離が短く、1日に何度も離発着するという特殊な環境での運航となるため、運航距離が長く1日の離発着回数が少ない国際線を機体仕様の基本にすると、国内線での運航に際して信頼性の低下や整備コストの増加が懸念されることが課題でした。そのため、この点は譲れないとして、強く交渉に臨み、ボーイング社も了承して対応してもらうことができました。また、日本の空は雷が多く、その対策も十分に織り込んでもらうことができました。



並木 広行
ANA 整備本部 技術部 副部長
787導入チーフ
プロジェクト マネージャー



半田 玲
ANA 整備本部 技術部
技術企画チーム
主席部員

ローンチカスタマーだからできた貴重な経験

客室関係の提案事例では、温水洗浄器付きトイレの設置があります。日本では家庭でも一般化していますが、海外では珍しい機器ですので、交渉は大変でした。洗浄のための水を追加して搭載しないといけないうので、ボーイング社は簡単にはイエスとは言いません。それを説得して、当社の機体にはオプション(特別仕様)として装備してもらえるようになりました。

「ワーキングトゥゲザー」では、結果的に当社の提案が数多く反映され、ボーイング787型機は、満足できる航空機になったと思います。

また、数度の開発遅れについての報道はありましたが、ローンチカスタマーだからこそ、さまざまな課題にも直面して、ボーイング社との情報交換もでき、多くの課題を解決することができました。この貴重な経験を生かして、導入前の準備もしっかりとできたと思います。

これからが、本番です

11月1日から国内線定期便に就航して、いよいよボーイング787型機が力を発揮する時が来ました。納入時期が当初予定より3年以上遅れ、今、ようやく、ここまで来たのかなという思いです。しかし、まさに本番はこれからです。お客様に安心して、快適に、新しい空の旅をお楽しみいただけるように、私たちが開発に参画した、このボーイング787型機を安全にしっかりと運航してまいります。

2011年8月～10月

8月

31日

「エアアジア・ジャパン」設立申請

成田国際空港を拠点としたLCCの新会社「エアアジア・ジャパン」の設立を申請しました。

■概要

・会社名: エアアジア・ジャパン株式会社

・本店所在地: 東京都港区東新橋1-5-2

・事業内容: 航空運送事業(国際線・国内線)

・資本金: 5億円(11月1日現在、順次25億円まで増資予定)※

・代表者: 代表取締役社長 岩片和行

※最終的な出資比率 ANA67%:エアアジア33%
(ただし、無議決権株式を含めて、ANA 51%:エアアジア 49%)

9月

20日

世界初、ANAグループ全客室乗務員にiPad携行を決定

世界で初めて、客室乗務員マニュアルの電子化を決定。2012年4月より約6,000名のANAグループ全客室乗務員にiPadを1人1台配布し、訓練期間の短縮や業務習熟の早期化、スキル向上を実現する予定です。



10月

30日

名古屋(中部)ー香港線開設

名古屋(中部)を午前に出発、香港を午後に出発する便利な運航スケジュールです。毎日1往復運航。

ダイヤ	NH1191	名古屋(中部)	09:30 → 香港	13:20
(現地時間)	NH1192	香港	14:10 → 名古屋(中部)	18:45

※使用機材は、ボーイング737-700型機(ビジネスクラス8席、エコノミークラス112席)

30日

復興応援フライトを実施

仙台空港で宮城県、福島県の子供たち230名をご招待して、ボーイング787型機の体験フライトを実施しました。新しい機材に触れていただき、ボーイング787型機の大きな窓から見える美しい東北の景色を楽しんでいただきました。



2011年度下期 ANAグループ航空輸送事業計画を一部変更
待望のボーイング787型機の導入を契機に、さらなるネットワークの拡充を図ってまいります。主な変更点は、次のとおりです。

国際線					
新規開設	路線	開設時期	運航便数		使用機材
	中部ー香港	2011年10月30日	毎日1運航		B737-700
	羽田ーフランクフルト	2012年1月21日	1月21日より週3往復 2月1日より毎日1運航		B787-8
休止・ 期間減便	路線	実施期間	現行	変更後	備考
	中部ー上海	2011年10月30日	7往復/週	—	休止
	成田ー瀋陽	2011年10月30日	7往復/週	3往復/週	期間減便
	成田ー成都	～2012年1月18日	7往復/週	4往復/週	期間減便
機種変更	成田ーアモイ	2010年10月30日	B737-700	B767-300ER	大型化
	成田ー広州				
※ 新プロダクト 投入	内容		路線	実施期間	備考
	ボーイング777-300ER型機 新仕様への改修を順次実施		成田ーパリ線	2011年10月28日～	毎日投入
			成田ーサウジアラビア線	2011年12月6日～	毎日投入
			成田ーロサンゼルス線	2012年1月21日～	毎日投入

※

ビジネスクラスは、ANA BUSINESS STAGGEREDに改修



※

エコノミークラスは、FIXED BACK SHELLシートを装備



ANA's Data

会社概要

2011年9月30日現在

商号	全日本空輸株式会社 All Nippon Airways Co., Ltd.
設立	1952年12月
本社所在地	東京都港区東新橋一丁目5番2号
資本金	2,313億8,178万4,228円
従業員数	13,142名

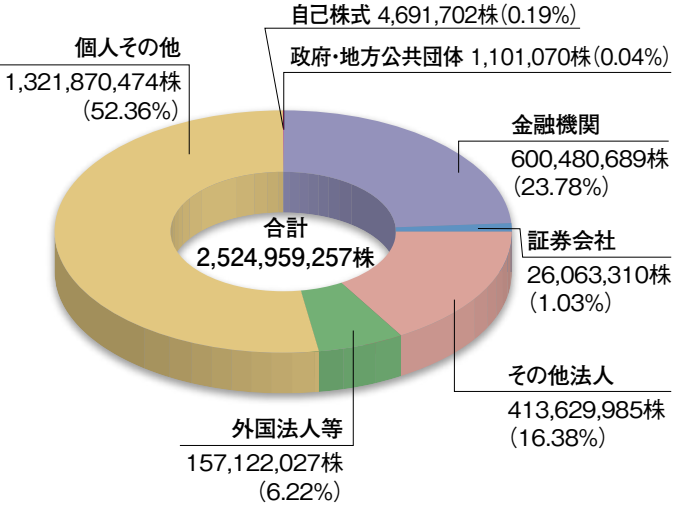
役員

2011年11月1日現在

取締役会長	大橋 洋治	
代表取締役社長	伊東 信一郎	
代表取締役副社長 執行役員	長瀬 眞 森本 光雄 洞 駿	
専務取締役 執行役員	日出間 公敬 岡田 圭介 篠辺 修 中村 克己 竹村 滋幸	
常務取締役 執行役員	伊藤 博行 丸山 芳範 殿元 清司 片野坂 真哉	
取締役 執行役員	岡田 晃	
社外取締役	木村 操 森 詳介	
監査役	四十物 実(常勤)	井上 伸一(常勤)
社外監査役	大川 澄人(常勤)	松尾 新吾
近藤 龍夫		
上席執行役員	金澤 栄次 小林 克巳 矢口 秀雄 志岐 隆史 四分一 英幸 幸重 孝典 稲岡 研士 長峯 豊之	西村 健 内菌 幸一 長谷川 昭彦 河本 宏子 小川 正人 藤木 悟 小澤 美良
執行役員	稲田 健也 木村 健司 清水 信三 福田 哲郎 渡辺 俊隆	小辻 智之 江塚 春夫 藤村 修一 平子 裕志

株式の状況			2011年9月30日現在
発行可能株式総数	51億株		
発行済株式総数	25億2,495万9,257株		
株主数	394,373名(2011年3月末より15,097名増)		
●大株主			(千株未満切り捨て)
株主名	所有株式数	持株比率	
名古屋鉄道株式会社	71,982千株	2.85%	
日本トラスティ・サービス 信託銀行株式会社(信託口)	63,414千株	2.51%	
日本マスタートラスト 信託銀行株式会社(信託口)	47,982千株	1.90%	
東京海上日動火災保険株式会社	40,397千株	1.60%	
全日空社員持株会	31,083千株	1.23%	
SSBT OD05 OMNIBUS ACCOUNT-TREATY CLIENTS	31,013千株	1.23%	
三井住友海上火災保険株式会社	30,770千株	1.22%	
日本生命保険相互会社	30,681千株	1.22%	
あいおいニッセイ同和損害保険株式会社	28,547千株	1.13%	
株式会社三井住友銀行	26,820千株	1.06%	

●株主別所有株式の状況



自己株式	4,691,702株(0.19%)
政府・地方公共団体	1,101,070株(0.04%)
金融機関	600,480,689株(23.78%)
証券会社	26,063,310株(1.03%)
その他法人	413,629,985株(16.38%)
外国法人等	157,122,027株(6.22%)
個人その他	1,321,870,474株(52.36%)
合計	2,524,959,257株

11

12

ANAの株主優待サービス

2011年12月1日現在

株主優待のご案内

発行基準日*	発送日	①国内線ご搭乗優待	②ANAグループご優待
3月31日	5月下旬 発送	株主優待券 有効期間6/1～翌年5/31	ANAグループ優待券上期分 有効期間6/1～11/30
9月30日	11月下旬 発送	株主特別優待券 有効期間12/1～翌年11/30	ANAグループ優待券下期分 有効期間12/1～翌年5/31

※株主優待発行基準日

■新規に株式をご購入される方は、発行基準日の4営業日前までに証券会社でご購入手続きをお済ませください。

次回(2012年5月発行分)は、**2012年3月27日(火)**が権利付最終日となります。

■複数の証券会社をご利用の場合、届出住所と株主名が同一であれば、お一人の株主として所有株式を合算(名寄せ)した上でお取り扱いいたします。なお、届出住所または株主名が異なる場合は、別々の株主として登録されます。

①国内線ご搭乗優待

1,000株以上ご所有の株主の皆様は、ANAの国内営業全路線でご利用になれる**株主優待券**と**株主特別優待券**を発行いたします。

優待券1枚で、ANA国内営業全路線片道1区間を、ご搭乗時片道(普通)運賃(小児の場合は小児運賃)の50%割引でご利用になれます。

「プレミアムクラス」を**株主優待券・株主特別優待券**でご利用の際は、一般席の片道(普通)運賃の50%割引に所定金額の追加が必要になります。

*ご予約・空席・運賃等に関しては、国内線予約・案内センターまたは、ANAホームページ・携帯サイト(www.ana.co.jp)にてご照会ください。

●株主優待券・株主特別優待券 発行枚数表 (1枚未満の端数は切り捨て)

ご所有株式数	【発行基準日 3月31日】 株主優待券 (5月下旬発送) 6/1から翌年5/31まで有効	【発行基準日 9月30日】 株主特別優待券 (11月下旬発送) 12/1から翌年11/30まで有効
1,000株～1,999株	1枚	1枚
2,000株～2,999株	2枚	2枚
3,000株～3,999株	3枚	3枚
4,000株～9,999株	4枚+4,000株超過分 2,000株ごとに1枚	4枚+4,000株超過分 2,000株ごとに1枚
10,000株～999,999株	7枚+10,000株超過分 4,000株ごとに1枚	7枚+10,000株超過分 4,000株ごとに1枚
1,000,000株～	254枚+1,000,000株超過分 8,000株ごとに1枚	254枚+1,000,000株超過分 8,000株ごとに1枚

2011年6月発行分の株主優待より一部優待制度が変更になっております。詳細はホームページでご確認ください。

ANA投資家情報

検索

②ANAグループご優待

3月31日・9月30日に1,000株以上ご所有の株主様へ、お一人様1冊発行いたします。優待割引券は、冊子の後半にとじ込んでいます。

■IHG・ANA・ホテルズグループジャパンでのご優待

- ・ご宿泊(ベストフレキシブル料金の20%割引券6枚)
- ・レストラン・バーご飲食(10%割引券5枚)
- ・ご婚礼ご飲食代(10%割引券1枚)
- ・会議・一般ご宴会室料(15%割引券3枚)

ベストフレキシブル料金とは ご予約日やご滞在の日程によって料金変動するお得な変動型のご宿泊料金です。
ご優待内容について 株主様には、上記のお得なベストフレキシブル料金から、さらに20%割引の特別料金でご提供させていただきます。
料金について、詳しくは予約センターまたは各ホテルへお問い合わせください。
東京予約センター ☎ 0120-029-501(平日・土・祝9:00～18:00/日・1/1休み)

■国内・海外パッケージツアー商品のご優待

- ・ANAハローツアー(海外)商品(7%割引券2枚)
- ・ANAスカイホリデー(国内)商品(7%割引券2枚)

■空港内売店・免税店(10%割引券5枚)

■株主様限定通信販売(特別価格)

■「武蔵の杜カントリークラブ」ゴルフプレー料金のご優待(割引券4枚)

■「早来カントリー倶楽部(旧ANAダイヤモンドゴルフクラブ)」

ゴルフプレー料金のご優待(割引券3枚)

*なお、ここに記載した「ANAグループ優待券」の内容は2011年下期発行のものであり、今後変更になることもございます。

ANAの株主優待サービス Q&A

Q 優待券は株主の家族や知人でも使うことはできますか?

A 優待券は無記名式ですので、株主様以外の方でもご利用になれます。

Q 搭乗優待券利用者に座席数等の制限はあるのですか?

A 発売座席数の制限や予約受付期間等の制限はありません。

Q 搭乗優待券はゴールデンウィーク、夏休み、年末年始でも使えますか?

A ご搭乗になれない期間はありません。空席があれば、有効期間内はいつでもご利用になれます。

Q 搭乗優待券は国際線に使えますか?

A 国際線ではご利用になれません。

Q 旅行商品の優待券は何人まで利用できますか?

A ANAハローツアー・ANAスカイホリデーともに、それぞれ優待券1枚で5名様までご利用になれます。

株主メモ・株主インフォメーション

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	1,000株
■公告の方法	当社のホームページに掲載します。 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。

ANA投資家情報

検索

■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、住所変更等のお届出およびご照会は、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	住友信託銀行株式会社
■株主名簿管理人事務取扱場所	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・12/31～1/3 休)
■ホームページ	住友信託銀行証券代行部

ANA投資家情報

検索

株主インフォメーション

●次回ANA VISION(第62期第3四半期のご報告)の送付について

2011年9月末の全株主様を対象に「ANA VISION(第3四半期のご報告)」を2012年3月初旬に発送予定です。

●株主優待券・ANAグループ優待券の送付について

2012年3月末に1,000株以上ご所有の株主様に同年5月下旬に発送予定です。

●本誌および投資家情報は下記ホームページでもご覧になれます。

http://www.ana.co.jp/ir/

ANA投資家情報

検索

アニュアルレポートを発行しました!

「アニュアルレポート2011」は、下記ウェブサイトでご覧になれます。



ANA投資家情報

検索

→決算・IR情報

→アニュアルレポート

冊子の送付をご希望の方は、

ANA CSR・環境活動

検索

→CSR・環境報告書



または、下記サイトからご請求ください。

http://ecohotline.com/

エコほっとライン

検索

■企業名 ANA

*2010年度より当社では、アニュアルレポートとCSRレポートを統合して、「アニュアルレポート」として発行・ご報告しています。

アンケートにご協力ください!

アンケート実施期間 2012年1月10日(火)まで

ご回答いただいた株主様の中から抽選で1,000名様に、クオカードまたはANAマイルをプレゼントいたします。

今後の株主サービスの参考とさせていただくため、インターネットによるアンケートにご協力をお願いいたします。集計結果は次号の「ANA VISION (第62期第3四半期のご報告)」誌上で、ご報告させていただく予定です。



ボーイング787のクオカード

アンケートでクオカード1,000円分または1,000マイル※1をお選びください。

※1 マイルの加算は株主様ご本人がAMC(ANAマイレージクラブ)会員の場合に限りさせていただきます。

※2 当選者の発表は2012年1月末のクオカードの発送または同年2月末のANAマイルの加算をもって、かえさせていただきます。

アンケートサイト(画面)への接続方法

方法① Yahoo!やGoogleなどの検索エンジンからアンケートサイトを呼び出す方法

株主ひろば 検索

<http://kabuhiro.jp>

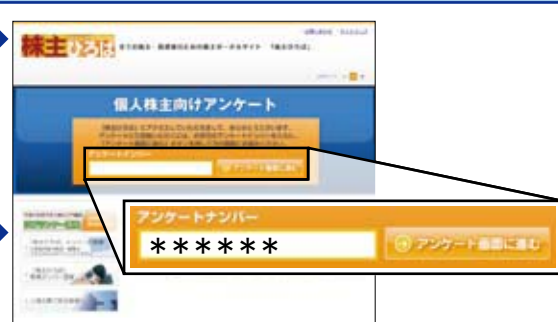
方法② ANA投資家情報サイトを呼び出し、「ANA VISION アンケート ボタン(画面右下)」から、アンケートサイトに移動する方法

ANA投資家情報 検索

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



ご回答方法



アンケートサイト(kabuhiro.jp)画面中央の入力ボックスにアンケートナンバー *****を入力して、回答画面にお進みください。



このアンケートは、諸費用(郵便料金など)の削減と集計作業の迅速化を目的として、株式会社アイ・アール ジャパン(IR支援会社)が運営するWebアンケートシステム「株主ひろば」を利用して実施しております。

ご回答の操作方法などのお問い合わせ先

株式会社アイ・アール ジャパン 株主ひろば事務局

0120-677-174 inquiry@kabuhiro.jp

平日 10:00~12:00/13:00~17:00、土・日・祝・12/29~1/3 休

※インターネットをご利用できない場合は、アンケート用紙を郵送しますので、上記にご連絡をお願いいたします。

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

ANA 検索

〒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 株式チーム 電話03-6735-1001 [受付時間 平日 9:00~12:00/13:00~17:00/土・日・祝・12/29~1/3 休]

本冊子は環境に配慮した用紙、インクを使用しています。

