

ANAグループ第2四半期連結財務諸表

2008年4月1日～2008年9月30日

※本文中の記載金額、数量は表示単位未満の端数を切り捨てております。
※前年同期の金額、前年同期比は参考数値として記載しております。

決算に関する資料等は当社ホームページでもご覧いただけます。

ANA 投資家情報

検索

→

決算情報 → 決算短信

第2四半期の概況

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 (%)
営業収入	7,632	7,533	△ 99	98.7
営業費用	6,961	7,034	73	101.0
営業利益	670	498	△ 172	74.3
営業外損益	△ 103	△ 103	0	—
経常利益	567	395	△ 172	69.6
特別損益	1,120	△ 8	△ 1,128	—
四半期純利益	1,055	220	△ 834	20.9
EBITDA※	1,134	1,051	△ 83	92.6

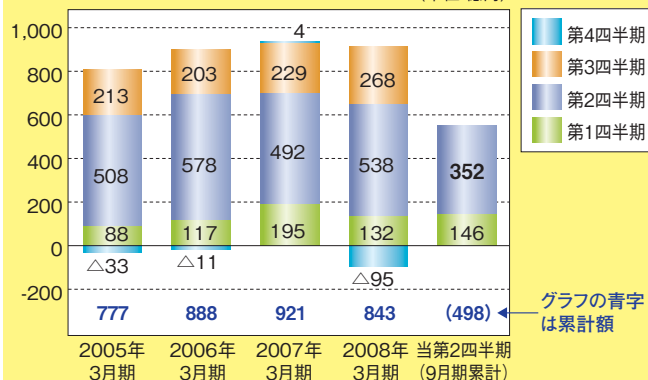
※EBITDA=営業利益+減価償却費

〈概要〉

米国経済の減速や原油価格の歴史的な高騰等による景気の減速感が強まる中、わが国の航空需要も弱含みで推移しました。このような状況のもと、各種需要喚起策を講じるとともに、より需要に適應した事業展開を図りましたが、連結売上高は7,533億円(前年同期比98.7%)、営業利益は498億円(同74.3%)、経常利益は395億円(同69.6%)、前年同期にホテル事業資産譲渡益を計上した四半期純利益は220億円(同20.9%)となりました。

四半期ごとの営業利益の推移

(単位: 億円)



■連結対象会社の状況

(2008年9月30日現在)

連結子会社 77社(新規連結1社・除外5社)
持分法適用会社 23社(増減なし)

2009年3月期業績見通し 2008年4月1日～2009年3月31日

〈当期の見通し〉

10月に入り世界的な金融危機が懸念されるなか、景況感是一段と厳しさを増しております。航空運送事業においても、国際線のビジネス旅客需要が急速に落ち込むなど、需要は当面の間減退することが避けられない情勢です。当社ではこのような需要動向のもとでは当初想定していた収入を達成することが難しいとの判断に立ち、遺憾ながら当期業績見通しを以下の通り修正させていただきます。

■連結業績見通し

(単位: 億円)

	2009年3月期(通期)		増減額
	4月30日発表 の見通し	10月31日発表 の修正見通し	
営業収入	15,100	14,600	△ 500
営業利益	800	550	△ 250
経常利益	520	290	△ 230
当期純利益	270	170	△ 100
1株あたりの配当金(円)	3	3	—

■連結業績予想の前提

2009年3月期		国内線	国際線
提供座席キロ	前年比	93.7%	100.3%
旅客キロ	前年比	96.5%	95.9%

※上記の予想は本報告書作成時点(10月31日)において入手可能な情報および将来の業績に影響を与える不確実な要因に係る本報告書作成時点における仮定を前提としています。実際の業績は、今後様々な要因によって大きく異なる結果となる可能性があります。

第2四半期連結損益計算書		(単位 億円)
	前第2四半期 (2007年 4月 1 日から 2007年 9 月30日まで)	当第2四半期 (2008年 4月 1 日から 2008年 9 月30日まで)
営業収入	7,632	7,533
営業費用	6,961	7,034
営業利益	670	498
営業外収益	56	76
営業外費用	159	179
経常利益	567	395
特別利益	1,377	10
特別損失	257	18
税引前四半期純利益	1,687	387
法人税、住民税及び事業税	742	10
法人税等調整額	△ 114	157
少数株主利益又は損失 (△)	4	△ 0
四半期純利益	1,055	220

【営業損益】
営業収入は、主力の「航空運送事業」でほぼ前年同期並みとなりましたが、「旅行事業」、「その他の事業」が減収となったことから前年同期比99億円の減収になりました。
営業費用は、「航空運送事業」で153億円増加したこと等により73億円増加。これは、燃油費についてヘッジを行っているものの、原油価格が高騰したことにより前年同期比で大幅に増加したことが主要因です。

【営業外損益】
ほぼ前年同期並の実績となりました。
なお金融収支はマイナス63億円となり、前年同期に比べ9億円悪化しています。

【特別損益】
特別利益はホテル事業資産譲渡益を計上した前年同期に比べ大きく減少しています。

事業別セグメント情報		(単位 億円)	
		前第2四半期 (2007年 4 月 1 日から 2007年 9 月30日まで)	当第2四半期 (2008年 4 月 1 日から 2008年 9 月30日まで)
航空運送事業	国内線	4,003	3,912
	旅客	3,812	3,725
	貨物・郵便	189	185
	手荷物	1	1
	国際線	1,987	2,092
	旅客	1,621	1,656
	貨物・郵便	363	432
	手荷物	2	3
	その他	670	664
	営業収入計	6,661	6,668
	営業費用	6,033	6,186
	営業利益	627	482
旅行事業	営業収入	1,139	1,024
	営業費用	1,120	1,021
	営業利益	18	2
その他の事業	商事・物販	705	524
	情報通信	120	117
	その他	147	107
	営業収入計	973	748
	営業費用	948	737
	営業利益	25	11
営業収入計		8,774	8,442
セグメント間消去		1,141	908
連結営業収入		7,632	7,533
営業費用計		8,102	7,945
セグメント間消去		1,140	910
連結営業費用		6,961	7,034
連結営業利益		670	498

航空運送事業(売上高構成比 79.0%)

営業収入は前年同期並みの6,668億円(前年同期比100.1%)、営業費用は原油価格高騰が継続するなか、運航コストの削減の徹底等を行いました。この結果、旅客数は前年同期比96.3%、収入は燃油特別付加運賃の改定もあり1,656億円(同102.2%)となりました。

（国内線旅客）
景気の減速感が強まり他交通機関との競争が激化するなか、航空総需要は前年同期を下回りました。このような状況下当社では「ビジネス特割」「ビジネスきっぷ」等の運賃を新設し価格競争力の強化に努める一方、需要に適応した路線、運航便の再編を引き続き進め、6月からはより低燃費の新鋭機ボーイング737-800型機の導入を開始する等収益力の向上を図りました。この結果、旅客数は前年同期比96.7%、収入は3,725億円(同97.7%)となりました。

（国際線旅客）
米国経済の不振の影響により北米路線の需要が伸び悩んだほか、食の問題や四川大地震等の影響を受けた中国路線の需要が低迷しました。当社では新運賃「スーパーエコ割」を設定し個人型旅行需

旅行事業(売上高構成比 12.1%)

国内旅行については、夏休み期間のパッケージ旅行需要の不振等により伸び悩みました。
海外旅行は、景気の減速に伴う海外旅行需要減退に加え、食の問題や地震等の影響により中国方面商品の需要が前年同期を大幅に下回ったことから、商品内容の充実や他社との提携等により販売力の強化に努めたものの、厳しい販売状況となりました。これらの結果、旅行事業の売上高は1,024億円(前年同期比90.0%)、営業利益は2億円(同15.6%)となりました。

その他の事業(売上高構成比 8.9%)

商社部門である全日空商事(株)は航空機部品や機械事業における取扱いが減少したこと等から、また、旅行会社向け予約、発券システムを提供している(株)インフィニ トラベル インフォメーションは海外旅行需要の減退により、それぞれ減収となりました。一方、主としてグループ内のシステム開発を手がける全日空システム企画(株)は次期顧客システム開発に係わる売上増等により増収となりました。以上の結果、その他の事業の売上高は748億円(前年同期比76.9%)、営業利益は11億円(同45.3%)となりました。

※本文中の記載金額、数量は表示単位未満の端数を切り捨てております。
* 各事業の売上高およびその構成比はセグメント間売上高の消去前の数値によります。

要喚起を図る等積極的な販売促進に努めるとともに、羽田～香港線の開設、中国路線の一部デイリー運航化等により競争力強化を進めました。この結果、旅客数は前年同期比96.3%、収入は燃油特別付加運賃の改定もあり1,656億円(同102.2%)となりました。

（貨物・郵便）
国際貨物では、日本発が伸び悩みましたが、アジア・中国発北米・欧州向けやアジア域内流動貨物等を積極的に取り込みました。7月には旅客機を改造したB767-300BCF1号機を導入するとともに、フォワーダー各社との合併によるエクスプレス事業がスタートしました。この結果、輸送重量は前年同期比124.2%、収入は414億円(同120.9%)となりました。国内貨物は、東京や沖縄発の需要が旺盛でした。当社では運賃体系改定により単価の向上と閑散時間帯の需要喚起を促しました。この結果、輸送重量は前年同期比104.5%となり収入は165億円(同109.8%)となりました。

郵便については、国際線の取扱いは概ね好調に推移しましたが、国内線は「ゆうパック」を貨物扱いに変更した影響等により減少しました。

輸送実績

		事業年度	前第2四半期 (2007年 4月 1 日から 2007年 9 月30日まで)	当第2四半期 (2008年 4月 1 日から 2008年 9 月30日まで)	前年同期比 (%)
国内線	旅客数(万人)		2,303	2,228	96.7
	座席キロ(座席キロ)*1		316	304	96.1
	旅客キロ(億人キロ)*2		201	195	96.9
	利用率(%)*3		63.6	64.2	0.6
	貨物輸送重量(千トン)		225	235	104.5
	貨物輸送量(百万トンキロ)		217	229	105.5
	郵便輸送重量(千トン)		42	19	45.3
国際線	郵便輸送量(百万トンキロ)		44	18	41.7
	旅客数(万人)		242	233	96.3
	座席キロ(座席キロ)*1		141	142	100.8
	旅客キロ(億人キロ)*2		107	103	96.4
	利用率(%)*3		76.3	72.9	△ 3.3
	貨物輸送重量(千トン)		159	197	124.2
	貨物輸送量(百万トンキロ)		777	915	117.7
	郵便輸送重量(千トン)		7	8	119.2
	郵便輸送量(百万トンキロ)		34	44	128.3

(注) *1.座席キロ:(座席数)×(運航キロメートル)
*2.旅客キロ:(旅客数)×(運航キロメートル)
*3.利用率:(旅客キロ)÷(座席キロ)
4.国内線にはIBEXエアラインズ(株)、北海道国際航空(株)、スカイネットアジア航空(株)および(株)スターフライヤーとのコードシェア便実績を含みます。
5.国際線にはユナイテッド航空(関西～ホノルル線:2007年9月30日をもって運航休止)およびエバー航空とのコードシェア便実績を含みます。
6.国内線深夜貨物定期便実績を含みます。
7.国内線、国際線ともにチャーター便実績を除きます。
8.国際線の貨物輸送重量と貨物輸送量の計上基準を当期より一部変更しております。

第2四半期連結貸借対照表

(単位 億円)

	前期 (2008年3月31日現在)	当第2四半期 (2008年9月30日現在)
〈資産の部〉		
流動資産	4,734	4,971
現金及び預金	514	617
営業未収入金	1,182	1,123
有価証券	1,292	1,680
たな卸資産	528	595
繰延税金資産	339	82
その他	877	872
固定資産	13,097	12,846
有形固定資産	10,990	10,753
建物及び構築物	1,003	1,049
航空機	6,084	6,210
土地	459	458
リース資産	697	613
建設仮勘定	2,417	2,084
その他	327	336
無形固定資産	470	520
投資その他の資産	1,636	1,572
投資有価証券	645	560
繰延税金資産	448	632
その他の投資	541	379
繰延資産	1	2
資産合計	17,833	17,819

【資産の部】 流動資産の有価証券に含まれる譲渡性預金等が増加する一方で、航空機を5機新規購入し10機を除売却したことにより、固定資産が減少しました。結果、総資産は前期末比14億円減少し、1兆7,819億円となりました。

【純資産の部】 四半期純利益の計上と前期配当金支払の結果、利益剰余金が123億円増加しました。一方、その他有価証券評価差額金と繰延ヘッジ損益は減少しました。これらにより純資産合計は前期末比16億円増加し、4,576億円となりました。

	前期 (2008年3月31日現在)	当第2四半期 (2008年9月30日現在)
〈負債の部〉		
流動負債	5,469	4,906
支払手形及び営業未払金	1,832	1,967
短期借入金	25	10
一年以内に返済する長期借入金	680	764
一年以内に償還する社債	500	600
リース債務	157	129
賞与引当金	251	174
その他	2,021	1,261
固定負債	7,804	8,336
社債	1,450	1,450
長期借入金	4,295	4,971
リース債務	568	513
退職給付引当金	1,122	1,157
その他	367	243
負債合計 (有利子負債)	13,274	13,243
8,438	7,678	8,438
〈純資産の部〉		
株主資本	4,226	4,340
資本金	1,600	1,600
資本剰余金	1,257	1,257
利益剰余金	1,378	1,501
自己株式	△ 9	△ 18
評価・換算差額等	303	193
その他有価証券評価差額金	78	33
繰延ヘッジ損益	222	157
為替換算調整勘定	1	2
少数株主持分	29	41
純資産合計	4,559	4,576
負債純資産合計	17,833	17,819

【負債の部】 新規の借入および社債の発行により有利子負債が759億円増加して8,438億円となる一方で、税金の支払に伴う未払金等が減少しました。結果として負債全体では前期末比31億円減少し、1兆3,243億円となりました。なお、D／Eレシオ(有利子負債÷自己資本※)は1.9倍となっています。
※自己資本＝株主資本＋評価・換算差額等

連結キャッシュ・フロー

(単位 億円)

	前第2四半期 (2007年 4月 1日から 2007年 9月30日まで)	当第2四半期 (2008年 4月 1日から 2008年 9月30日まで)
営業活動によるキャッシュ・フロー	1,115	264
投資活動によるキャッシュ・フロー	1,302	△ 434
財務活動によるキャッシュ・フロー	△ 1,016	559
現金及び現金同等物の換算差額	2	0
現金及び現金同等物の増減額	1,404	390
現金及び現金同等物の四半期末残高	3,126	2,190

※本文中の記載金額、数量は表示単位未満の端数を切り捨てております。

【営業キャッシュ・フロー】 営業活動によるキャッシュ・フローは、税金等調整前四半期純利益に、減価償却費や法人税の支払等を加減した結果、264億円の収入になりました。

【投資キャッシュ・フロー】 投資活動によるキャッシュ・フローは、航空機関連の投資等を実施した結果、434億円の支出になりました。

【財務キャッシュ・フロー】 財務活動によるキャッシュ・フローは、借入金の返済を進める一方、新規の借入や社債発行による資金調達を実施した結果、559億円の収入になりました。

Q & A

Q その後、B787型機導入の遅れの状況はどうなっていますか。

A 去る9月25日にリリースいたしましたとおり、度重なるボーイング社との交渉の結果、2009年8月を目処に1号機を受領し、その後すでに発注している50機全機を2017年度末までに順次引渡しを受けることで同社と合意しました。

当初の計画より引渡しのペースは14～36か月程度遅れるため、当面の代替機としてボーイング767-300ER型を2010～2011年度に9機導入することも併せて決定いたしました(11ページ情報ダイジェストご参照)。

これにより2009年度以降の事業計画においても、787型機の導入遅れによる影響はほぼカバーできるものと考えております。

なお、その後ボーイング社において従業員のストライキが発生した模様ですが、2008年10月28日現在、ストライキによる影響についてはボーイング社側からは連絡を受けておりません。

Q 世界的な経済不況の兆しのなか、原油価格は下落していますが業績への影響は?

A 今まで堅調に推移していた欧米路線ビジネスクラスの需要に陰りが見られるなど、景気の冷え込みに伴う影響はある程度避けられないものと考えております。

当社としてはより多くのお客様に選ばれるエアラインとなるよう、マーケティング戦略を一層強化するとともに今まで以上にコスト削減に努めてまいり所存ですが、現下の需要動向を踏まえ、2ページでご報告しましたとおり業績見通しの修正を行いました。

燃油費については当社ではその騰落に伴い費用が大きく変動し業績の不安定要因となることを防ぐため、対象年度の3年前から四半期ごとに一定量ずつ、原則100%をヘッジすることにより、将来コストの平準化を図っています。

当期使用分についても、3年前から段階的に一定量を購入しそのほとんどを既に手当てしているため、原油価格が大きく上下しても、それがそのまま当期の損益に影響を与えることはありません。

しかし、燃料税を含めた燃油費は航空運送事業の費用のおよそ24%を占め(当第2四半期実績)、当期は年間3,000億円近くにのぼる見込みであり、原油価格が安定するということは長期的に見ればプラス要因となります。