

連結業績ハイライト

2009年4月1日～2010年3月31日

- 航空運送事業をはじめとした全事業分野で景気低迷の多大な影響を受け、売上高は1兆2,283億円（前期比88.2%）と大幅な減収となりました。
- 期初に策定した730億円規模の緊急対策プランに加え、昨年7月1日に発表した緊急収支改善策で300億円規模の収支改善策を実施し、前期より営業費用を1,023億円削減しましたが、売上高の減少分を補うには至らず、542億円の営業損失（前期は75億円の営業利益）、863億円の経常損失（前期は91百万円の経常利益）、573億円の当期純損失（前期は42億円の当期純損失）を計上しました。

経営成績

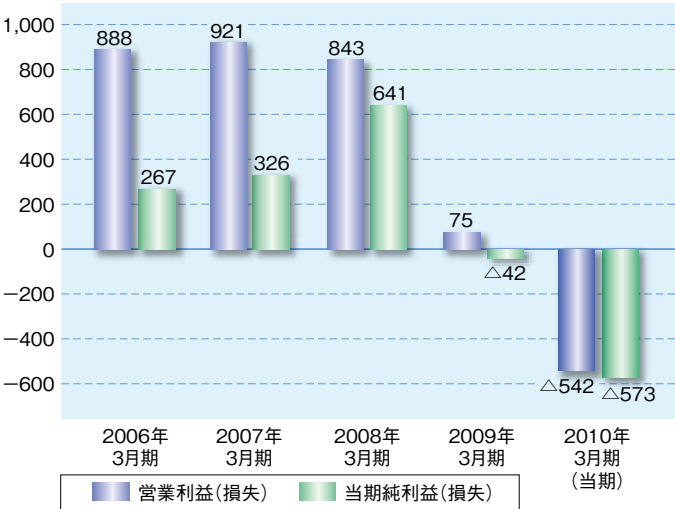
(単位 億円)

	前期	当期	増減	前期比 (%)
営業収入	13,925	12,283	△1,642	88.2
営業費用	13,849	12,826	△1,023	92.6
営業利益又は損失(△)	75	△542	△618	—
営業外損益	△74	△320	△245	—
経常利益又は損失(△)	0	△863	△863	—
特別損益	△45	△92	△47	—
当期純利益又は純損失(△)	△42	△573	△531	—
EBITDA*	1,204	595	△609	49.4

※EBITDA=営業利益+減価償却費

営業利益（損失）と当期純利益（純損失）

(単位 億円)



ANAグループ連結財務諸表

2009年4月1日～2010年3月31日

連結貸借対照表

(単位 億円)

	前期 2009年3月31日現在	当期 2010年3月31日現在
A 資産の部		
流動資産	4,466	4,215
現金及び預金	596	132
営業未収入金	891	968
有価証券	844	1,805
商品	59	55
貯蔵品	511	513
繰延税金資産	732	247
その他	829	492
固定資産	13,142	14,367
有形固定資産	10,802	11,523
建物及び構築物	1,040	1,096
航空機	6,331	6,461
土地	458	516
リース資産	546	437
建設仮勘定	2,062	2,629
その他	363	382
無形固定資産	629	705
投資その他の資産	1,710	2,138
投資有価証券	547	505
繰延税金資産	815	1,245
その他	346	386
繰延資産	1	8
資産合計	17,610	18,590

A 資産の部

航空機を中心とする設備投資等により固定資産が1,225億円増加し、総資産は前期末より980億円増加しました。

B 負債の部

新規借入による資金調達により有利子負債が増加する一方で、燃油・為替ヘッジに関するデリバティブ負債が減少したことから、前期末と比べ562億円減少しました。

C 純資産の部

当期純損失の計上と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と資本剰余金が増加したこと、繰延ヘッジ損益が改善したことから、前期末より1,542億円増加しました。

※金額、数量は表示単位未満の端数を切り捨てています。

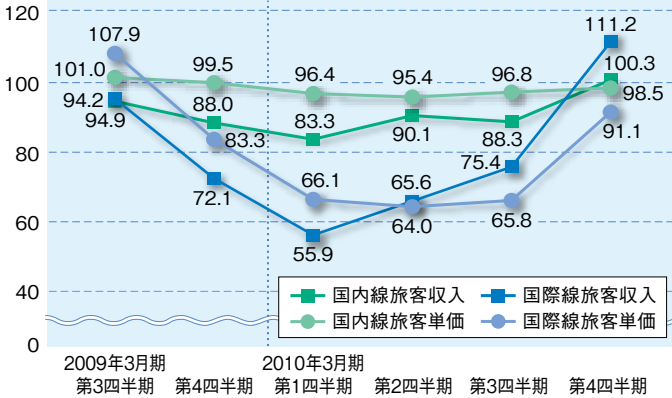
※決算に関する資料は当社ホームページでもご覧になれます。

ANA 検索 → IR情報 → 決算・IR情報 → 決算短信

	前期 2009年3月31日現在	当期 2010年3月31日現在
B 負債の部		
流動負債	5,031	4,726
支払手形及び営業未払金	1,489	1,510
短期借入金	465	290
1年内返済予定の長期借入金	811	998
1年内償還予定の社債	300	400
リース債務	117	118
賞与引当金	123	113
独禁法関連引当金	161	168
その他	1,562	1,125
固定負債	9,321	9,063
社債	1,350	950
長期借入金	5,469	6,286
リース債務	457	373
退職給付引当金	1,169	1,194
その他	874	260
負債合計 (有利子負債)	14,352 (8,972)	13,789 (9,416)
C 純資産の部		
株主資本	4,031	4,855
資本金	1,600	2,313
資本剰余金	1,257	1,966
利益剰余金	1,238	645
自己株式	△63	△70
評価・換算差額等	△812	△119
その他有価証券評価差額金	13	15
繰延ヘッジ損益	△825	△132
為替換算調整勘定	△0	△2
少数株主持分	39	65
純資産合計	3,257	4,800
負債純資産合計	17,610	18,590

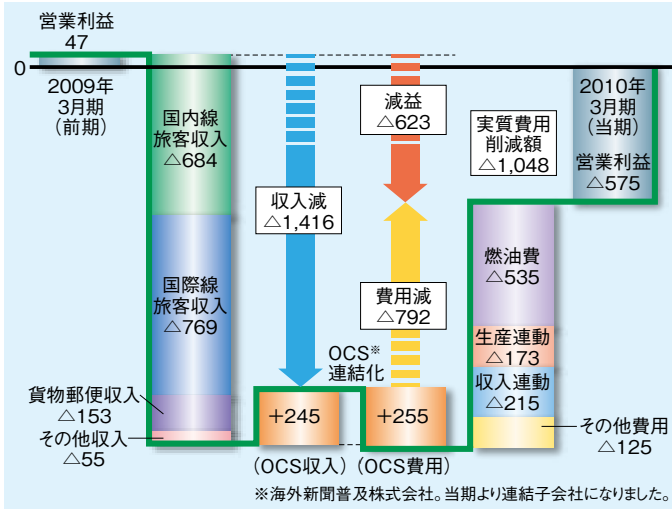
旅客収入と単価の四半期推移（前年同期比）

(前年同期を100とした場合の数値)



航空運送事業の減益要因（前期との比較）

(単位 億円)



連結損益計算書

(単位 億円)

	前期 2008年4月1日から 2009年3月31日まで	当期 2009年4月1日から 2010年3月31日まで
営業収入	13,925	12,283
営業費用	13,849	12,826
営業利益又は損失(△)	75	△542
営業外収益	254	112
営業外費用	329	433
経常利益又は損失(△)	0	△863
特別利益	41	22
特別損失	86	115
税金等調整前当期純損失(△)	△44	△955
法人税、住民税及び事業税	13	27
法人税等調整額	△12	△408
少数株主損失(△)	△2	△1
当期純損失(△)	△42	△573

営業損益

景気低迷、デフレ状態が続くという厳しい経済情勢の影響の下、航空運送事業をはじめとする全事業分野で需要が大きく減退し、営業収入は前期より1,642億円減少しました。一方、期初に策定した730億円規模のコスト削減策に加え、300億円規模の緊急収支改善策を実施し、コスト削減に努めた結果、営業費用は前期より1,023億円減少しました。この結果、542億円の営業損失となりました。

営業外損益

前期は航空機およびエンジンの売却による資産売却益を150億円計上しましたが、当期は資産売却益の減少に加え、金融収支が悪化したことなどから、前期より245億円悪化しました。

特別損益

子会社での厚生年金基金代行返上益の計上等で特別利益が22億円となったのに対し、早期退職者への退職金支払いや固定資産の除却損等により、特別損失は115億円となりました。

連結対象会社の状況(2010年3月31日現在)

- ・連結子会社 72社(新規1社、除外5社)
- ・持分法適用会社 24社(新規1社、除外1社)

事業別セグメント情報

航空運送事業

営業収入

●国内線旅客

景気低迷の影響により、期中を通じて航空需要は弱含みで推移し、第4四半期に入ってようやく需要の回復傾向が見られました。「スーパー旅割」や「シニア空割」等、新たな割引運賃の設定や地域と連携した観光振興キャンペーン等を展開し、需要喚起に努めましたが、利用率の低迷している一部路線において休止・減便などを実施したこともあり、旅客数は前期比93.3%、収入は前期比90.2%に減少しました。

●国際線旅客

景気低迷や新型インフルエンザの影響で、企業の出張制限や旅行のキャンセル等が相次ぎ、第1四半期に旅客需要は大きく落ち込みました。夏以降はプレジャー需要が回復し、年明けにはビジネス需要にも回復傾向が見られ、旅客数は前期比105.3%となりました。需要に応じた増減便や機材の変更を実施したほか、各種の需要喚起策を進めましたが、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・廃止等で単価が下落し、収入は前期比73.6%に減少しました。

●貨物

国内貨物は、一般混載貨物の需要低迷が影響し、輸送重量は前期比96.6%、収入は96.2%に減少しました。国際貨物は、那覇空港を拠点として、国内、海外8地点を深夜時間帯に接続運航する「沖縄貨物ハブネットワーク」を10月から稼働させ、中国をはじめアジア域内の貨物需要の取り込みを図ったこと等により、輸送重量は前期比119.3%に増加しました。価格競争の激化や燃油特別付加運賃の値下げ等で単価が下落し、収入は前期比80.7%に減少しました。

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、路線ごとの需要動向に応じた機材配置の見直し等の需給適合を進め、生産規模に連動する費用を削減したほか、管理可能費の抑制に努め、営業費用は前期比792億円減少しました。しかしながら収入の大幅な減少を補うには至らず、営業損失は575億円となりました。

旅行事業

国内旅行は需要低迷とデフレによる低価格商品へのシフトにより、海外旅行は需要回復したものの低価格志向や近距離海外旅行へのシフトにより、それぞれ単価が下落し、収入は前期比88.5%に減少しました。その結果、18百万円の営業損失となりました。

その他の事業

全日空商事株式会社が担っている商事・物販事業が、空港店舗や通販事業の減収などにより、収入は前期比93.0%に減少しましたが、30億円の営業利益を確保しました。

事業別セグメント情報

(単位 億円)

	前期 2008年4月1日から 2009年3月31日まで	当期 2009年4月1日から 2010年3月31日まで
航空運送事業	国内線	7,367
	旅客	6,993
	貨物・郵便	370
	手荷物	3
	国際線	3,643
	旅客	2,910
	貨物・郵便	727
	手荷物	5
	その他	1,284
	営業収入計	12,295
旅行事業	営業費用	12,247
	営業利益又は損失(△)	47
	営業収入	1,887
	営業費用	1,894
その他の事業	営業損失(△)	△6
	商事・物販	1,009
	情報通信	259
	その他	212
	営業収入計	1,482
	営業費用	1,448
	営業利益	33
営業収入計	15,665	13,926
セグメント間消去	△1,739	△1,642
連結営業収入	13,925	12,283
営業費用計	15,590	14,471
セグメント間消去	△1,740	△1,645
連結営業費用	13,849	12,826
連結営業利益又は損失(△)	75	△542

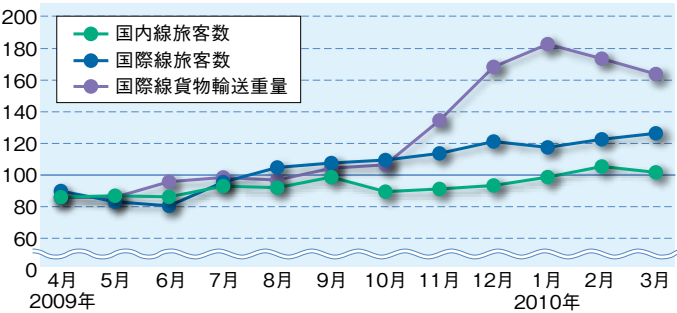
輸送実績

		前期 2008年4月1日から 2009年3月31日まで	当期 2009年4月1日から 2010年3月31日まで	前期比 (%) 利用率はポイント
国内線	旅客数 (万人)	4,275	3,989	93.3
	座席キロ (億席キロ)※1	592	571	96.4
	旅客キロ (億人キロ)※2	375	353	94.2
	利用率 (%)※3	63.5	62.0	△1.5
	有効貨物トンキロ※5 (百万トンキロ)	—	1,893	—
	貨物輸送重量 (千トン)	475	458	96.6
	貨物トンキロ※6 (百万トンキロ)	463	453	97.8
	郵便輸送重量 (千トン)	37	32	86.5
	郵便トンキロ (百万トンキロ)	37	33	90.2
	貨物重量利用率※7 (%)	—	25.7	—
国際線	旅客数 (万人)	443	466	105.3
	座席キロ (億席キロ)※1	279	267	95.8
	旅客キロ (億人キロ)※2	193	202	104.4
	利用率 (%)※3	69.4	75.7	+6.3
	有効貨物トンキロ※5 (百万トンキロ)	—	2,687	—
	貨物輸送重量 (千トン)	354	422	119.3
	貨物トンキロ※6 (百万トンキロ)	1,652	1,717	103.9
	郵便輸送重量 (千トン)	18	20	109.6
	郵便トンキロ (百万トンキロ)	100	105	104.3
	貨物重量利用率※7 (%)	—	67.8	—

※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、オリエンタルエアブリッジ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)×運航距離(キロメートル)。なお、旅客数については、床下貨物室(ペリー)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(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、スカイネットアジア航空、オリエンタルエア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)および地上輸送の実績を含む。 ※10:国際線貨物および国際線郵便の実績には、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。

輸送実績の推移(前年同月比)

(前年同月を100とした場合の数値)



連結キャッシュ・フロー計算書

(単位 億円)

	前期 2008年4月1日から 2009年3月31日まで	当期 2009年4月1日から 2010年3月31日まで
営業活動によるキャッシュ・フロー	△397	829
投資活動によるキャッシュ・フロー	△1,111	△2,518
財務活動によるキャッシュ・フロー	1,145	1,737
現金及び現金同等物期末残高	1,434	1,481
減価償却費	1,128	1,138
設備投資額	1,457	2,099

連結株主資本等変動計算書

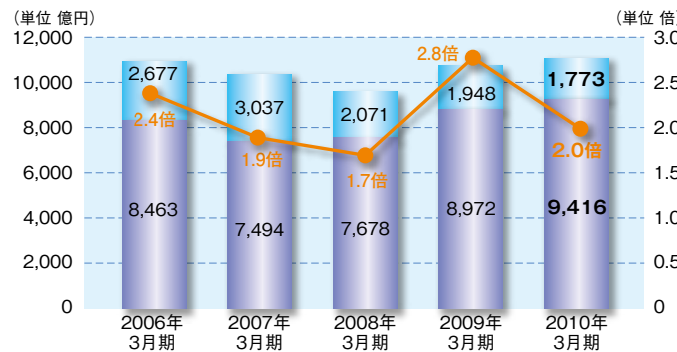
(単位 億円)

	株主資本					評価・換算差額等				少数株主 持分	純資産 合計
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	自己株式	計	その他有価証券 評価差額金	繰延ヘッジ 損益	為替換算 調整勘定	計		
2009年3月31日残高	1,600	1,257	1,238	△63	4,031	13	△825	△0	△ 812	39	3,257
連結会計年度中の変動額											
新株の発行	713	713			1,427						1,427
剰余金の配当※1			△19		△19						△19
当期純損失			△573		△573						△573
自己株式の取得				△24	△24						△24
自己株式の処分		△4		18	13						13
株主資本以外の項目の 連結会計年度中の変動額(純額)						1	693	△1	693	26	719
連結会計年度中の変動額合計	713	709	△593	△6	823	1	693	△1	693	26	1,542
2010年3月31日残高	2,313	1,966	645	△70	4,855	15	△132	△2	△119	65	4,800

※1 2009年6月定時株主総会における利益処分項目です。

有利子負債残高、D/Eレシオ※2

(単位 億円)

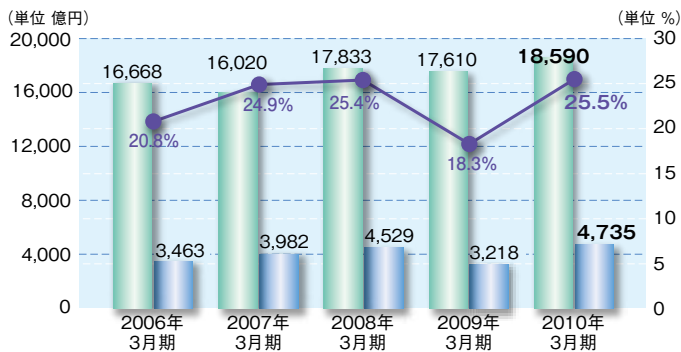


※2 D/Eレシオ=有利子負債÷自己資本 ※3 オペレーティングリース等に係る未経過リース料

- 営業キャッシュ・フローは、税金等調整前当期純損失に減価償却費などの非資金項目、営業活動に係る債権・債務および税金などの加減算を行った結果、829億円の収入となりました。
- 投資キャッシュ・フローは、航空機・部品および導入予定機材の前払いによる支出を行ったことから2,518億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1,689億円の支出になりました。
- 財務キャッシュ・フローは、借入金やリース債務の返済や社債の償還、配当金の支払いなどを行う一方で、新株式の発行や新規借入による資金調達を行った結果、1,737億円の収入となりました。
- 以上の結果、期末残高は1,481億円となりました。

総資産、自己資本※4、自己資本比率

(単位 億円)



※4 自己資本は純資産合計から少数株主持分を控除しています。

2011年3月期の業績見通し

2010年4月1日～2011年3月31日

2011年3月期予想

(単位 億円)

	2010年 3月期	2011年 3月期 (予想)	前期差
営業収入	12,283	13,600	+1,316
航空運送事業	10,878	12,190	+1,311
営業費用	12,826	13,180	+354
航空運送事業	11,454	11,805	+351
営業利益又は損失(△)	△542	420	+962
航空運送事業	△575	385	+960
経常利益又は損失(△)	△863	130	+993
当期純利益又は損失(△)	△573	50	+623
配当(円/1株当たり)	—	1円	+1円
EBITDA	595	1,640	+1,044

※1上記を算出するに当たっては、米ドル円為替レートを95円、航空燃油費の一指標であるドバイ原油の市場価格を1バレル当たり75米ドル、シンガポール・ケロシンを1バレル当たり85米ドルとしています。

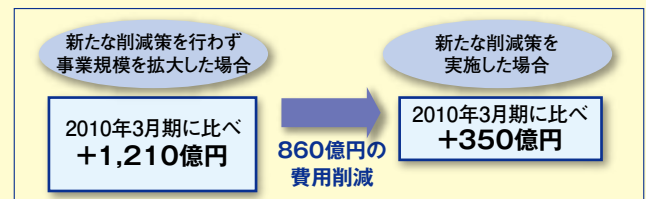
※2上記の予想は本報告書作成時点(6月1日)において入手可能な情報および将来の業績に影響を与える不確実な要因に係る本報告書作成時点における仮定を前提としています。実際の業績は、今後、さまざまな要因によって大きく異なる可能性があります。

羽田、成田拡張に伴う事業拡大に加え、320億円の増収策を実施して、前期より1,300億円程度の収入増を計画

- 事業規模拡大に伴い、生産連動費用が増加し、新たなコスト削減策を実行しなければ収支悪化が想定されたため、社内に「構造改革推進委員会」を立ち上げ検討に入る

- 半年近くさまざまな角度からコスト構造を点検し、最終的に「販売費関連で190億円」「人件費関連で200億円」「事業コスト構造改革関連で470億円」の計860億円の削減計画を策定

- 結果として2010年3月期に比べ、事業規模を拡大しても営業費用は350億円程度の増加にとどめる



収支改善策によって960億円の営業収支改善を見込む

赤字からの脱却を図り、最終黒字化

Q & A

Q 同業他社が会社更生法を申請して再建計画を検討していますが、ANAの経営戦略への影響は？

A 現時点(6月1日現在)では再建計画の詳細が分からないのでコメントできる状況ではありません。当社としては公的支援による再建が、透明性を確保した上で、公平公正な立場で行われ、一方的に当社が不利になるようなことがないように進められることを望んでおります。

Q 今回の株主総会で株式の授権枠(発行可能株式総数)の拡大が決議されました。近いうちにまた増資の計画があるのでしょうか？

A 現時点で具体的な増資の計画はありません。授権枠の拡大は、昨年の増資によって未使用の授権枠が少なくなり、それを補うために、いわば自動的に拡大したものです。当社ではいかなる環境変化に対しても機動的かつ効力のある資本政策が遂行できるように、常に発行済株式総数のおよそ2倍の授権枠を持つことを基本的方針としており、今回の拡大も、その方針に基づいた措置です。