

ANAグループ連結財務諸表

2010年4月1日～2011年3月31日

※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 2010年3月31日現在	当期 2011年3月31日現在
A 資産の部		
流動資産	4,215	4,721
現金及び預金	132	369
受取手形及び営業未収入金	968	957
有価証券	1,805	1,738
商品	55	54
貯蔵品	513	500
繰延税金資産	247	386
その他	492	715
固定資産	14,367	14,553
有形固定資産	11,523	11,892
建物及び構築物	1,096	1,177
航空機	6,461	7,145
土地	516	572
リース資産	437	359
建設仮勘定	2,629	2,267
その他	382	369
無形固定資産	705	744
投資その他の資産	2,138	1,917
投資有価証券	505	510
繰延税金資産	1,245	931
その他	386	475
繰延資産	8	5
資産合計	18,590	19,280

	前期 2010年3月31日現在	当期 2011年3月31日現在
B 負債の部		
流動負債	4,726	4,475
支払手形及び営業未払金	1,510	1,607
短期借入金	290	1
1年内返済予定の長期借入金	998	1,150
1年内償還予定の社債	400	200
リース債務	118	111
賞与引当金	113	276
独禁法関連引当金	168	1
その他	1,125	1,126
固定負債	9,063	9,540
社債	950	950
長期借入金	6,286	6,651
リース債務	373	322
退職給付引当金	1,194	1,234
役員退職慰労引当金	5	5
その他	255	376
負債合計	13,789	14,016
(有利子負債)	(9,416)	(9,388)
C 純資産の部		
株主資本	4,855	5,168
資本金	2,313	2,313
資本剰余金	1,966	1,963
利益剰余金	645	948
自己株式	△ 70	△ 58
その他の包括利益累計額	△ 119	34
その他有価証券評価差額金	15	△ 8
繰延ヘッジ損益	△ 132	50
為替換算調整勘定	△ 2	△ 7
少数株主持分	65	61
純資産合計	4,800	5,263
負債純資産合計	18,590	19,280

A 資産の部

譲渡性預金などの手元資金の増加により流動資産が前期末から506億円、航空機関連資産などの増加により固定資産が同185億円、それぞれ増加したことなどから、資産は同689億円増加し、19,280億円となりました。

B 負債の部

負債は前期末から226億円増加して14,016億円になりました。新規借入による資金調達を行う一方で短期借入金の返済や社債の償還などを行った結果、有利子負債は前期末より28億円減少し、9,388億円となりました。

C 純資産の部

利益剰余金が前期末から303億円増加、繰延ヘッジ損益が同182億円改善したことなどから、純資産は前期末より462億円増加しました。少数株主持分を差し引いた自己資本は5,202億円となり、自己資本比率は27.0%になりました。

連結対象会社の状況(2011年3月31日現在)

- ・連結子会社 64社(新規0社、除外8社)
- ・持分法適用会社 25社(新規1社、除外0社)

連結損益計算書及び連結包括利益計算書

(単位 億円)	前期	当期
	2009年4月1日から 2010年3月31日まで	2010年4月1日から 2011年3月31日まで
【連結損益計算書】		
営業収入	12,283	13,576
営業費用	12,826	12,898
営業利益又は損失(△)	△ 542	678
営業外収益	112	90
営業外費用	433	398
経常利益又は損失(△)	△ 863	370
特別利益	22	168
特別損失	115	188
税金等調整前当期純利益又は純損失(△)	△ 955	350
法人税、住民税及び事業税	27	46
法人税等調整額	△ 408	73
少数株主損益調整前当期純利益	－	230
少数株主損失(△)	△ 1	△ 2
当期純利益又は純損失(△)	△ 573	233
【連結包括利益計算書】		
少数株主損益調整前当期純利益	－	230
その他の包括利益	－	153
包括利益	－	383

● 営業費用、営業利益

主力の航空運送事業で事業・コスト構造改革、販売費、人件費などの費用削減策を進め、877億円の費用削減(期初計画値860億円)を達成し、首都圏空港拡張による国際線事業規模拡大に伴う費用増を最小限にとどめることができました。その結果、営業利益は前期に比べ1,220億円改善して黒字転換し、678億円を計上しました。

● 営業外損益

営業外収益が前期より21億円減少しましたが、資産売却損など営業外費用が同34億円減少したため、営業外損益は△307億円となりました。なお、金融収支は△183億円となりました。

● 特別損益

独禁法関連引当金戻入益167億円を特別利益に計上する一方、米国カルテル疑惑に関する和解金68億円、投資有価証券評価損35億円、羽田旧格納庫等の固定資産除却損30億円を特別損失に計上したことにより、特別損益は△19億円となりました。

● その他の包括利益

その他有価証券評価差額金△23億円を計上する一方で、繰延ヘッジ損益182億円の計上などにより、その他の包括利益は153億円になりました。

セグメント情報

航空運送事業

● 営業収入

● 国内線旅客

個人旅客の需要と単価が堅調に推移し増収となりました。需要喚起のための「スーパー割引」などを設定するとともに、競合他社の供給調整が進んだ下半期には、大型機材の活用やビジネス運賃の見直し等、機動的な対応を図りました。また、10月の羽田空港発着枠拡大に伴い徳島線の再開や一部高需要路線の増便を行いました。この結果、期末に震災の影響はありましたが、旅客数は前期比101.7%、収入は同103.4%となりました。

● 国際線旅客

期初よりビジネス需要が堅調に推移する中、生産量の拡大もあり大幅な増収となりました。10月の羽田空港国際化に合わせ、羽田空港から国際定期便9路線が就航し、好調に推移しているほか、成田空港からもミュンヘン、マニラ、ジャカルタ(再開)へ新たに就航しました。尖閣諸島問題による中国線の需要減少や期末には震災の影響はありましたが、旅客数は前期比110.8%、収入は同131.1%となりました。

● 貨物

国内貨物は機材小型化による搭載スペースの減少はありましたが、単価改善の効果により、輸送重量は前期比98.9%、収入は同101.8%となりました。国際貨物はアジアを中心とする旺盛な需要の伸びに支えられ大幅な増収となりました。欧米向け自動車部品やアジア域内のIT関連部材などが堅調な伸びを示す中、一昨年開設した沖縄貨物ハブネットワークが通期で寄与するとともに、需要に機動的に対応した臨時便の設定等により、輸送重量は前期比132.0%、収入は同154.4%となりました。

● その他

他航空会社の航空機整備や国際宅配便サービス等は減収となりましたが、旅客の搭乗受付や手荷物搭載等の地上支援業務の受託等が増収となり、収入は前期比107.2%となりました。

旅行事業

上半期の一部国内旅行商品の不振、アイスランドの火山噴火、タイの政情不安、尖閣諸島問題など海外旅行需要を減退させる事象の頻発、そして東日本大震災の発生により、収入は前期比95.5%に減少しましたが、コスト管理の強化と仕入原価の見直しに努めた結果、黒字転換し、セグメント利益は26億円を計上しました。

その他

空港店舗を中心とした顧客サービス事業分野、航空機事業、機械事業などの商事・物販事業に回復が見られたことなどから、収入は前期比101.1%となり、セグメント利益は48億円になりました。

(単位 億円)

		前期 2009年4月1日から 2010年3月31日まで	当期 2010年4月1日から 2011年3月31日まで	
報告セグメント	航空運送事業	国内線	6,663	6,884
		旅客	6,309	6,526
		貨物・郵便	353	358
		国際線	2,731	3,698
		旅客	2,141	2,806
		貨物・郵便	590	892
		その他	1,491	1,599
		売上高	10,886	12,182
	セグメント利益又は損失(△)	△ 579	605	
	旅行事業	売上高	1,669	1,593
セグメント利益又は損失(△)		△ 0	26	
その他 (注1)	商事・物販	929	937	
	情報通信	257	249	
	その他	187	202	
	売上高	1,374	1,389	
	セグメント利益又は損失(△)	33	48	
売上高	合計	13,931	15,166	
	セグメント間内部売上高等	△ 1,647	△ 1,589	
	連結財務諸表計上額	12,283	13,576	
又は損失(△) セグメント利益	合計	△ 546	679	
	調整額(注2)	4	△ 1	
	連結財務諸表計上額(注3)	△ 542	678	

注1 「その他」の区分は、報告セグメントに含まれない事業セグメントであり、商事・物販、情報通信、物流およびビル管理ほかの事業を含んでいる。
注2 セグメント利益の調整額は、セグメント間取引消去である。
注3 セグメント利益は連結損益計算書の営業利益に該当する。

連結キャッシュ・フロー計算書

(単位 億円)

	前期	当期
	2009年4月1日から 2010年3月31日まで	2010年4月1日から 2011年3月31日まで
営業活動によるキャッシュ・フロー	829	2,038
投資活動によるキャッシュ・フロー	△ 2,518	△ 1,396
財務活動によるキャッシュ・フロー	1,737	△ 105
現金及び現金同等物の期末残高	1,481	2,016
減価償却費	1,138	1,184
設備投資	2,099	2,116

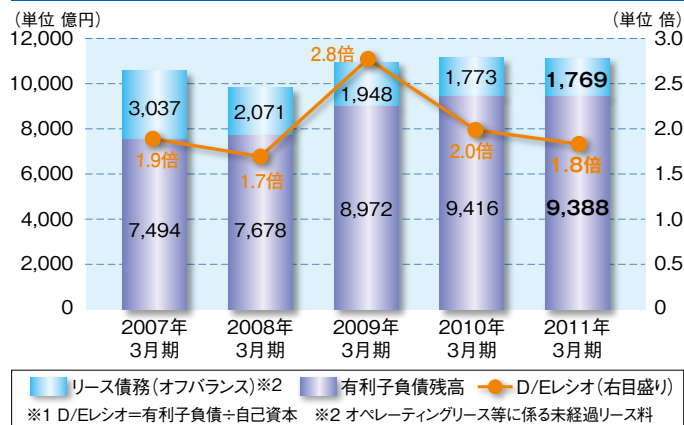
輸送実績

		前期 2009年4月1日から 2010年3月31日まで	当期 2010年4月1日から 2011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)	3,989	4,057	101.7
	座席キロ※1 (億席キロ)	571	567	99.5
	旅客キロ※2 (億人キロ)	353	359	101.7
	利用率※3 (%)	62.0	63.4	+1.4
	有効貨物トンキロ※5 (百万トンキロ)	1,893	1,861	98.3
	貨物輸送重量 (千トン)	458	453	98.9
	貨物トンキロ※6 (百万トンキロ)	453	450	99.3
	郵便輸送重量 (千トン)	32	30	94.2
	郵便トンキロ (百万トンキロ)	33	31	95.4
	貨物重量利用率※7 (%)	25.7	25.9	+0.2
※4 ※8 ※10 ※11				
国際線	旅客数 (万人)	466	516	110.8
	座席キロ※1 (億席キロ)	267	297	111.4
	旅客キロ※2 (億人キロ)	202	224	110.9
	利用率※3 (%)	75.7	75.3	△0.3
	有効貨物トンキロ※5 (百万トンキロ)	2,687	3,059	113.8
	貨物輸送重量 (千トン)	422	557	132.0
	貨物トンキロ※6 (百万トンキロ)	1,717	2,069	120.5
	郵便輸送重量 (千トン)	20	22	108.6
	郵便トンキロ (百万トンキロ)	105	107	102.2
	貨物重量利用率※7 (%)	67.8	71.2	+3.4
※9 ※11				

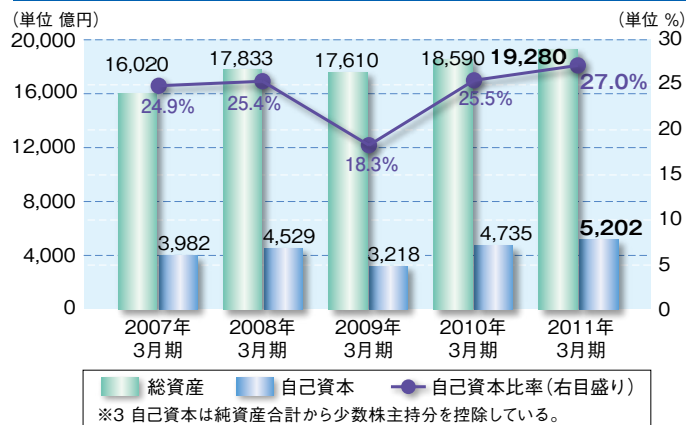
※1:座席キロ＝座席数×運航距離(キロメートル) ※2:旅客キロ＝旅客数×運航距離(キロメートル)
※3:利用率＝旅客キロ÷座席キロ ※4:国内線旅客数には、IBEXエアラインズ、北海道国際航空、スカイネットアジア航空、スターフライヤー、オリエンタルエアブリッジとのコードシェア便の実績(当社販売分)を含む。
※5:有効貨物トンキロ＝有効(搭載可能)貨物重量(トン)×運航距離(キロメートル)。なお、旅客便については、床下貨物室(ペリー)の有効貨物重量に各区間距離を乗じた数値。床下貨物室の有効貨物重量には貨物、郵便のほか、搭乗旅客から預かる手荷物搭載の有効搭載重量を含む。 ※6:貨物トンキロ＝貨物輸送重量×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)、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。

- 営業キャッシュ・フローは、税金等調整前当期純利益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、2,038億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のため、1,396億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642億円の収入となりました。
- 財務キャッシュ・フローは、社債の発行や長期借入金による資金調達の一方で、借入金やリース債務の返済や社債の償還、配当金の支払い等の結果、105億円の支出となりました。
- 期末残高は534億円増加して2,016億円になりました。

有利子負債残高、D/Eレシオ ※1



総資産、自己資本 ※3、自己資本比率



Q & A

Q 2010年度決算への東日本大震災の影響は？

A 運航便の欠航、出張や旅行の中止・自粛、訪日旅客の大幅減少などで、190億円程度の減収となりました。その内訳は国内線旅客120億円、国際線旅客30億円、貨物10億円、旅行部門50億円(内部取引分20億円消去前)です。仙台空港は東日本大震災により4月12日まで閉鎖されましたが、航空機などの資産には大きな被害はありませんでした。

Q なぜ2011年度の業績予想を開示していないのですか？

A 東日本大震災発生後、国内線、国際線ともに観光需要を中心に航空旅客需要は大きく落ち込み、特に訪日旅行需要については回復が遅れています。日を追って需要は回復基調(右ページ参照)にはありますが、完全に回復するには、しばらく時間を要するものと思われます。このような中、当社は需要減退への緊急対応策として、運航規模の縮小(小型化・減便)と費用削減策を実行し、収支改善に努めていますが、需要減退が通期の業績に与える影響を精査するにはもう少し時間を要するため、4月28日の決算発

表時点での業績予想の開示を見送ることとしました。通期業績については見通しが立ち次第、速やかに開示いたします。

Q 2011年度の配当についてはどうなりますか？

A 2011年度の業績見通しを開示する段階で、配当予想についても併せて開示する予定です。厳しい経営環境下でも配当を継続できるよう、最大限努力してまいります。

Q 昨年秋から燃油価格が再び上昇傾向にあります、2011年度の業績に与える影響は？

A 燃油価格の指標となるドバイ原油は110.31\$(2011年6月1日現在)となっており、昨年に比べ高騰しています。当社は燃油市況に応じた燃油費の変動リスクを平準化し、収支への影響を抑制するために毎期一定量をヘッジしています。5月末現在、2011年度の予定使用量の約6割はヘッジ済みであり、今後さらに価格が高騰しても、そのまま費用増になることはありません。また、国際線については燃油の市場価格に連動して燃油サーチャージを頂戴する仕組みがあり、ヘッジ取引と併せ、市況の変動が収支に与える影響を最小限にできるように努めています。