

財務分析

概況

経済環境

当期のわが国経済は、企業収益の改善やそれに伴う設備投資が着実に進み、雇用情勢にも改善に広がりが見られ、個人消費についても緩やかに増加を続けるなど、国内民間需要に支えられた景気回復がより明確となりつつありました。一方で原油価格の高騰は継続しており、依然として内外経済に与える影響等、不透明感を払拭できないまま推移しました。

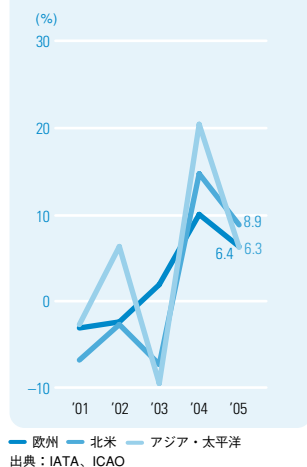
航空業界の状況

世界の航空業界

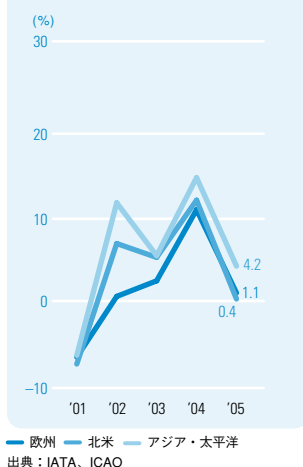
2005年の国際航空需要は旅客キロが前年比7.6%増加し、貨物輸送トンキロが前年比3.2%増加しました。一方、アジア太平洋地域は旅客キロで6.3%増加し、貨物輸送トンキロで4.2%増加するなど堅調な伸びを示しました。

需要の伸びは顕著ですが、燃料費の高騰の影響を受け航空業界全体で60億米ドルの損失がありました。その中で、欧州の航空会社は13億米ドルの利益、アジアの航空会社は15億米ドルの利益を計上しましたが、米国の航空会社は100億米ドルの損失となりました。(IATA資料より)

旅客キロの伸び率推移



貨物輸送トンキロの伸び率推移



日本の航空業界

・国内線

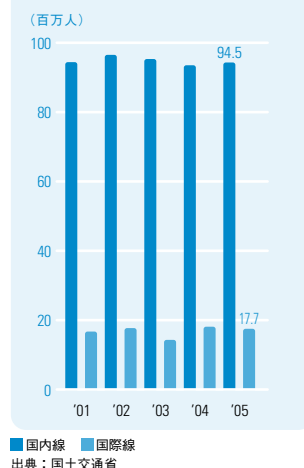
2006年3月期の国内定期航空輸送の旅客数は景気回復の要因もあり、前期比0.8%増加して、9,448万人となりました。幹線・ローカル線ともに前期を上回る路線が多く、幹線では前期比1.2%増加し、ローカル線では、前期比0.5%増加しました。特に幹線では沖縄方面の需要が大きく増加しました。また、中部国際空港の開港も増加要因となりました。貨物重量は前期比1.2%増加して88万9,601トンとなりました。(国土交通省資料より)

・国際線

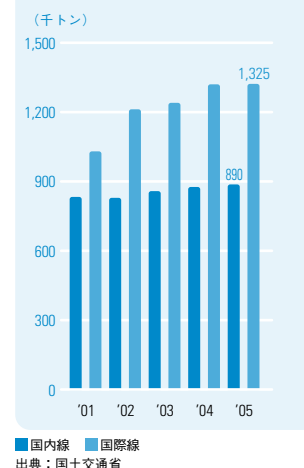
2006年3月期の本邦企業の国際航空輸送の旅客数は前期比3.3%減少して1,768万人になりました。韓国方面の旅客数は前

期比4.8%増加しましたが、中国での反日運動やバリ島テロ事件などの影響による観光需要の低迷や減便などにより、全体的に低調でした。貨物重量は前期比0.1%増加して132万5,408トンとなりました。韓国方面、オセアニア方面は減少しましたが、中国方面、米大陸方面、欧州方面が増加したため、横ばいとなりました。(国土交通省資料より)

旅客数の推移



貨物重量の推移



ANAグループ

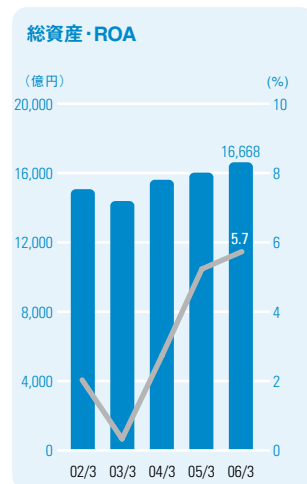
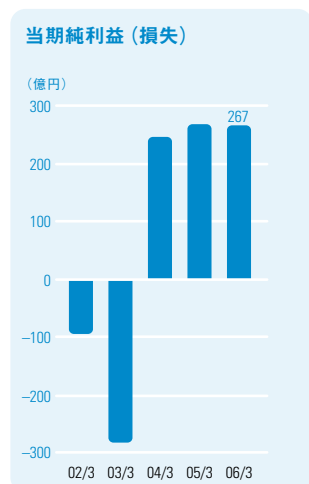
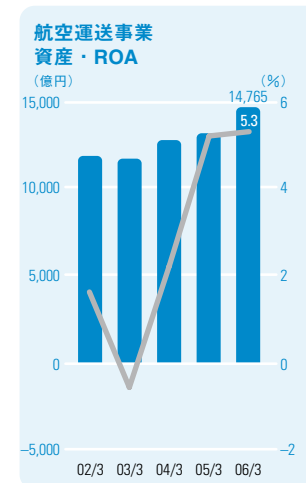
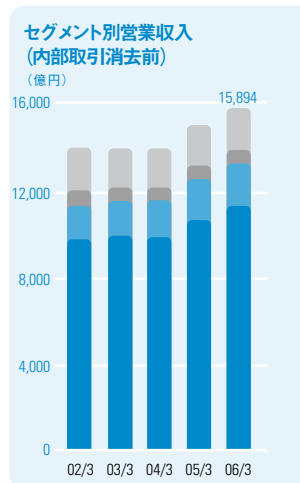
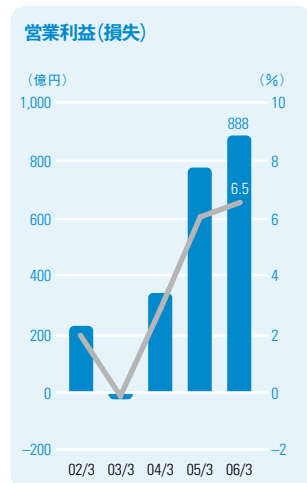
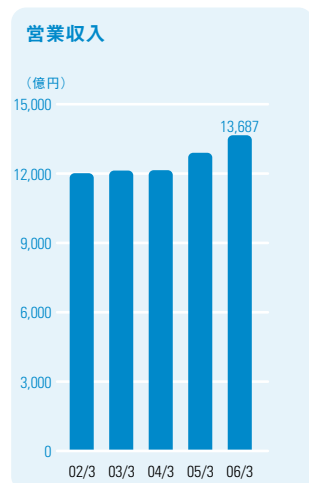
収益性の改善状況

ANAグループは2004年3月期から2006年3月期までの3年間にわたる抜本的な「コスト構造改革」を断行しました。その結果、2004年3月期には7期ぶりに復配を実現し、2005年3月期には1年前倒しで300億円の費用削減目標を達成することができました。また、国際線事業では2005年3月期に、1986年に就航以来初めて黒字となりました。

ANAグループは原油価格高騰の環境下でも着実に利益を拡大しており、「変動リスクに強い企業体質」への転換が加速的に進んでいます。引き続き増収への取り組みに加えて、「コスト競争力の強化」に対しても継続的に取り組み、安定的な収益基盤の構築を進めています。

2006年3月期の業績

売上高は前期比5.9%増加して過去最高の1兆3,687億円になりました。原油価格の高騰により燃料費が増加しましたが、需給適合の推進による運航コストの削減と徹底したコスト削減策の実行で、営業費用の伸びを前期比5.3%増加の1兆2,799億円に抑えることができました。その結果、営業利益は前期比14.2%増加して過去最高の888億円になり、すべての事業セグメントで営業黒字を達成しました。営業外・特別損益では投資有価証券売却益を計上する一方で減損損失を計上し、法人税等および税効果会計による税額調整を行った結果、当期純利益は前期比0.9%減少して267億円になりました。ROAは前期から0.5ポイント改善して5.7%になりました。



・空港使用料

空港使用料は前期比2.8%増加して1,004億円になりました。運航回数が前期比5.1%増加して34万回になったことが主な要因です。

・航空機材賃借費

航空機材賃借費は前期比8.0%減少して867億円になりました。ボーイング777-300型機2機、ボーイング777-200型機2機、ボーイング767-300型機1機、ボーイング767-300型貨物専用機2機、エアバスA320-200型機2機、ボーイング737-700型機4機、ボンバルディアDHC-8-400型機4機の合計17機を新たに賃借しましたが、ボーイング747-400型機4機、ボーイング767-300型機8機、ボーイング767-200型機1機、エアバスA320-200型機3機、ボーイング737-500型機2機、ボーイング737-400型機1機の合計19機のリースが終了したことが主な要因です。

・減価償却費

前期比10.2%増加して679億円になりました。ボーイング747-400型機4機、ボーイング767-300型機8機、エアバスA320-200型機3機、ボーイング737-500型機2機の合計17機のリース機材をリース期間満了に伴い、買い取ったことが主な要因です。

・整備部品・外注費

前期比15.7%増加して614億円になりました。ボーイング777型機のエンジン部品交換の発生などが主な要因です。

・人件費

前期比4.4%増加して2,301億円になりました。連結子会社の増加と、ANAおよび一部子会社で業績に連動した期末賞与の支給を行ったことが主な要因です。

・その他の費用

前期比2.7%増加して3,319億円になりました。旅客数増加に伴う販売手数料や機内サービス費などが増加したことが主な要因です。

各セグメントの状況

ANAグループの事業は、航空運送事業、旅行事業、ホテル事業、その他の事業で構成されています。

航空運送事業

売上高は前期比6.2%増加して1兆1,326億円になりました。営業費用は前期比6.0%増加して1兆585億円になりました。営業利益は前期比8.9%増加して741億円になりました。ROAは前期より0.1ポイント改善して5.3%になりました。

航空運送事業費用

・燃料費及び燃料税

燃料費及び燃料税は前期比21.0%増加して1,798億円になりました。原油価格が高騰する中で、ジェット燃料価格の価格変動リスクを抑制し燃料費の平準化を図る目的で継続的にヘッジ取引を実施しました。また、使用量を抑制するためにエンジン洗浄や最適飛行高度を選択して燃費の効率化を図るフューエル・マネジメント(燃費効率化)を行うなど対策を講じています。

全日本空輸株式会社および連結子会社
3月31日に終了した1年間

単位：百万円

	2006 年	2005 年	2004 年
航空運送事業費用			
燃料費及び燃料税	¥ 179,827	¥ 148,584	¥ 143,620
空港使用料	100,488	97,720	100,692
航空機材賃借費	86,706	94,294	94,675
減価償却費	67,984	61,703	56,077
整備部品・外注費	61,410	53,080	51,639
人件費	230,151	220,387	220,029
その他	331,985	323,132	303,971
	1,058,551	998,900	970,703
旅行事業費用	196,274	187,170	166,543
ホテル事業費用	61,741	69,965	69,483
その他の事業費用	184,123	176,375	172,339
営業費用合計	1,500,689	1,432,410	1,379,068
セグメント間取引	(220,699)	(217,371)	(195,826)
営業費用(連結)	¥1,279,990	¥1,215,039	¥1,183,242

注記：上記営業費用の内訳は、セグメント間の取引額を消去する前の金額を記載しています。

旅行事業

売上高は前期比4.8%増加して1,994億円になりました。営業費用は前期比4.9%増加して1,962億円になりました。国内パッケージ旅行が好調だったことが主な要因です。営業利益は前期比3.0%増加して32億円になりました。ROAは前期より0.6ポイント低下して6.7%になりました。情報システムの改良により資産が前期より9.6%増加したことが主な要因です。

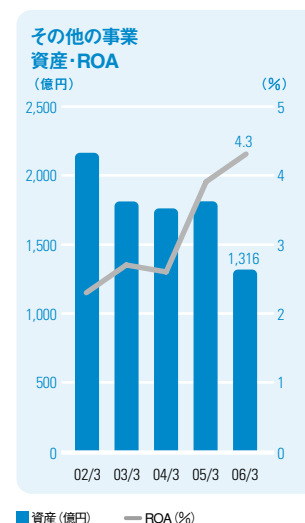
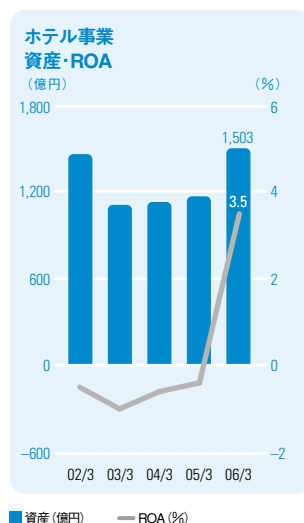
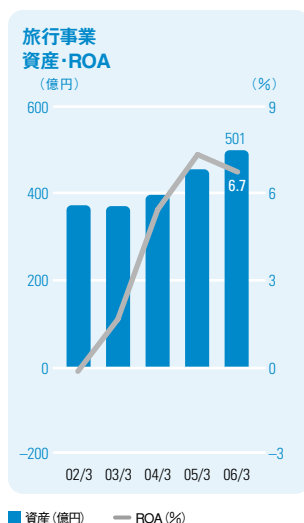
ホテル事業

売上高は前期比4.5%減少して663億円になりました。営業費用は前期比11.8%減少して617億円になりました。ケータリング事業を航空運送事業に再編し、その売上高と費用が計上されなくなったことが主な要因です。営業利益は黒字に転じ46億円の

利益を計上しました。ROAは前期の-0.4%から3.9ポイント改善し3.5%になりました。リニューアル工事や東京全日空ホテルの資産買い戻しなどで資産が前期より28.4%増加しましたが、営業利益も黒字に転換したことが主な要因です。

その他の事業

売上高は前期比4.1%増加して1,909億円になりました。営業費用は前期比4.4%増加して1,841億円になりました。商事・物販収入の増加に伴う諸費用が増加したことが主な要因です。営業利益は2.7%減少して67億円になりました。ROAは前期から0.4ポイント改善して4.3%になりました。一般向け不動産賃貸事業を売却したことなどにより、資産が前期より27.2%減少して1,316億円になったことが主な要因です。



営業外・特別損益

営業外・特別損益は、前期より43億円悪化して363億円の損失になりました。全日空ビルディングの株式売却などによる投資有価証券売却益を186億円計上し、また、航空機、航空機部品や

福利厚生施設などの固定資産の除売却損失が106億円に減少した一方、資産の減損損失を204億円計上したこと、前期159億円計上したエンジンや新型機導入に伴う機材関連報奨額の計上がなかったこと、ANAの特別退職金などの今後の費用負担軽減につながる損失計上を行ったことが主な原因です。

全日本空輸株式会社および連結子会社
3月31日に終了した1年間

受取利息及び配当金	¥ 4,681
資産売却益	2,638
支払利息	(20,172)
資産の売却損及び除却損	(10,577)
減損損失	(20,451)
その他の投資評価損	(751)
持分法による投資利益	(1,335)
機材関連報奨額	—
投資有価証券売却益	18,632
厚生年金基金代行部分返上益	—
退職給付引当金繰入額	(6,712)
特別退職金	(4,373)
その他の収益	2,051
合計	¥(36,369)

単位：百万円		
2006年	2005年	2004年
¥ 4,681	¥ 5,418	¥ 5,791
2,638	1,581	2,197
(20,172)	(21,117)	(22,247)
(10,577)	(22,115)	(15,742)
(20,451)	—	—
(751)	(5,098)	(108)
(1,335)	97	242
—	15,969	23,220
18,632	881	1,081
—	—	6,662
(6,712)	(6,712)	(6,943)
(4,373)	(1,858)	(1,957)
2,051	859	8,671
¥(36,369)	¥(32,095)	¥ 867

1株当たり情報

1株当たり当期純利益は前期比9.4%減少して15.64円になりました。1株当たり株主資本は前期比38.6%増加して177.89円になりました。2006年3月期の1株当たり年間配当金は3円としました。

キャッシュ・フロー

資金源泉についての基本的な考え方

ANAグループでは、設備投資は営業キャッシュ・フロー（リース元本償還額を含む）の範囲内で行い、フリー・キャッシュ・フローのマネジメントによって、有利子負債の増加を抑制しながら自己資本を充実させていくことを基本にしています。そして中長期的なデット・エクイティ・レシオの目標値を2倍程度として、財務の健全性を高めていくことを目標としています。

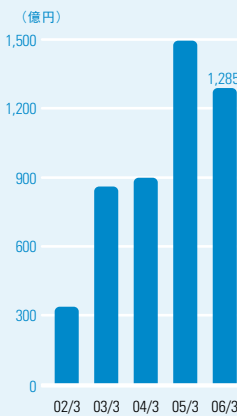
当期の状況

当期は営業活動によるキャッシュ・フローと投資活動によるキャッシュ・フローを合算したフリー・キャッシュ・フローが820億円の収入となり、現金及び現金同等物は前期末に比べて796億円増加し、期末残高は2,427億円になりました。

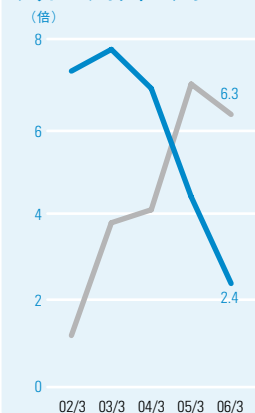
営業活動によるキャッシュ・フロー

営業活動によるキャッシュ・フローは、前期より205億円減少して1,285億円になりました。税金等調整前当期純利益は、業績が好調に推移したことにより前期に比べて67億円増加して524億円になりました。減価償却費ならびに減損損失等非資金性項目の調整を行う中で、法人税等の支払いが前期に比べて多額だったことが主な要因です。インタレスト・カバレッジ・レシオは6.3倍になりました。

営業キャッシュ・フロー



インタレスト・カバレッジ・レシオ デット・エクイティ・レシオ



— インタレスト・カバレッジ・レシオ — デット・エクイティ・レシオ
インスタント・カバレッジ・レシオ＝営業キャッシュ・フロー÷利息の支払額

投資活動によるキャッシュ・フロー

投資活動によるキャッシュ・フローは464億円の支出となりました。主として航空機受領時の支払いや同予備部品の購入、2007年3月期以降に導入予定の航空機に対する前払いなどによる支出を行う一方で、2006年3月期に導入した航空機をリース化したことによる航空機売却収入や全日空ビルディングの株式売却とそれに伴う貸付金の回収があったことが主な要因です。

財務活動によるキャッシュ・フロー

財務活動によるキャッシュ・フローは31億円の支出となりました。社債の償還、借入金の返済など、グループでの有利子負債の削減、および新株式の発行等による資金調達などを行ったことが主な要因です。

財政状態

総資産

当期の総資産は、前期末比3.7%増加して1兆6,668億円になりました。

流動資産

当期の流動資産は、前期比25.9%増加して5,303億円になりました。これは公募および第三者割当増資による新株式の発行などにより現金及び預金が前期比48.2%増加して2,344億円になったこと、1年内満期により有価証券が330.1%増加して246億円になったことなどが主な要因です。

固定資産

当期の固定資産は、前期比4.2%減少して1兆1,354億円になりました。

まず、有形固定資産は前期比3.2%減少して9,274億円になりました。これは全日空ビルディングの株式売却や減損処理などにより建物及び構築物が前期比8.0%減少して1,656億円に、同じく土地が前期比10.7%減少して978億円になったことが主な要因です。また、航空機は当期に受領した新造機をすべてリース化したことなどにより、わずかながら減少しています。

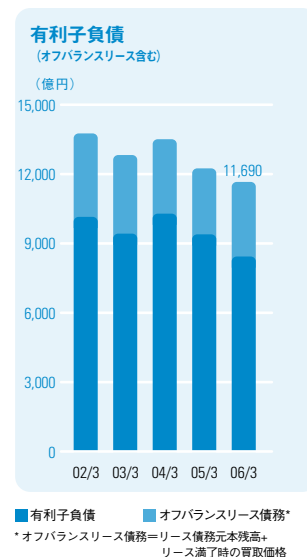
次に、投資その他の資産は前期比11.9%減少して1,662億円になりました。これは日本貨物航空の株式売却などにより投資有価証券が前期比10.8%減少して608億円になったこと、子会社が貸付金の回収を進めたことにより長期貸付金が前期比79.8%減少して49億円になったことが主な要因です。

負債

当期の負債は、前期比5.0%減少して1兆3,134億円になりました。

流動負債

当期の流動負債は前期比5.1%減少して4,808億円になりました。燃料や部品の購入代金が増加したため支払手形及び営業未払金は前期比20.1%増加して1,707億円になりましたが、一方で子会社の借入金返済により借入金が前期比33.1%減少して1,044億円になったこと、未払法人税等が73.1%減少して92億円になったことが主な要因です。



固定負債

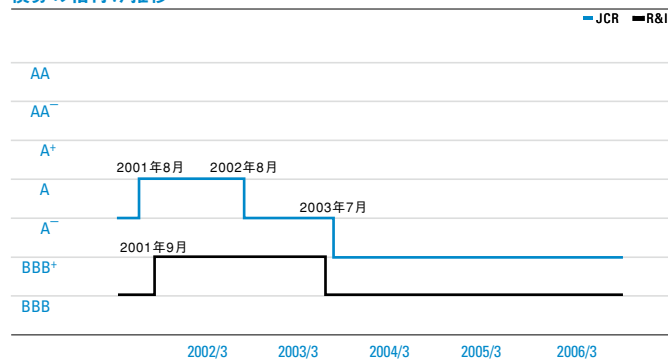
当期の固定負債は前期比4.9%減少して8,325億円になりました。1年内振替により長期借入金が6.3%減少して4,568億円になったことなどが主な要因です。

3月31日時点	単位：百万円		
	2006年	2005年	2004年
短期借入債務			
銀行等からの借入金	¥ 8,690	¥ 16,045	¥ 25,083
一年以内に返済する長期借入金	95,748	139,991	71,725
一年以内に償還する社債	45,000	48,418	109,749
	149,438	204,454	206,557
長期借入債務(一年以内に返済する長期借入金および償還する社債を除く)			
銀行等からの借入金	456,879	487,802	505,462
社債	240,000	250,000	319,694
	696,879	737,802	825,156
有利子負債合計	¥846,317	¥942,256	¥1,031,713

格付けの状況

当社の発行するそれぞれの長期債に対しては、日本格付研究所 (JCR) と格付投資情報センター (R&I) に格付けを依頼しており、2006年6月現在、それぞれ「BBB+」「BBB」となっております。

債券の格付け推移



少数株主持分

当期の少数株主持分は前期比30.2%減少して71億円になりました。

株主資本

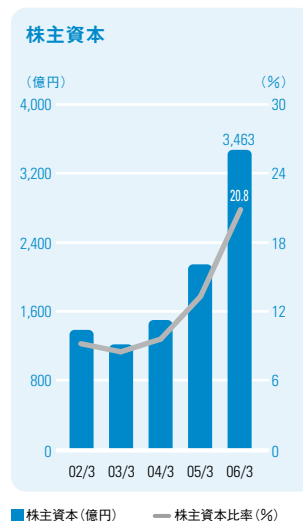
株主資本の基本的な考え方

2009年の羽田空港の再拡張に向け、株主資本の充実に努める考えです。2006～09年度中期経営戦略をはじめとした経営戦略および経営計画を着実に実行し、どのような経営環境にあっ

ても確実に利益が出せる構造への転換を進め、利益の積み上げによって、株主価値を向上させていきます。

当期の状況

当期の株主資本は前期比61.6%増加して3,463億円になりました。これは当期純利益267億円の計上により、利益剰余金が前期比68.8%増加して526億円になったこと、公募および第三者割当増資による新株式の発行により資本金が49.1%増加して1,600億円で、資本剰余金が70.5%増加して1,256億円になったことが主な要因です。自己株式は前期より2億円増加して10億円になりました。株主資本比率は前期より7.5%改善して20.8%になりました。



退職給付

ANAおよび連結子会社は、確定給付型の制度として、厚生年金基金制度、適格退職年金制度、確定給付企業年金および退職一時金制度を設けています。なお、当社および一部の連結子会社は、確定給付型の制度のほか、確定拠出型の制度を設けています。

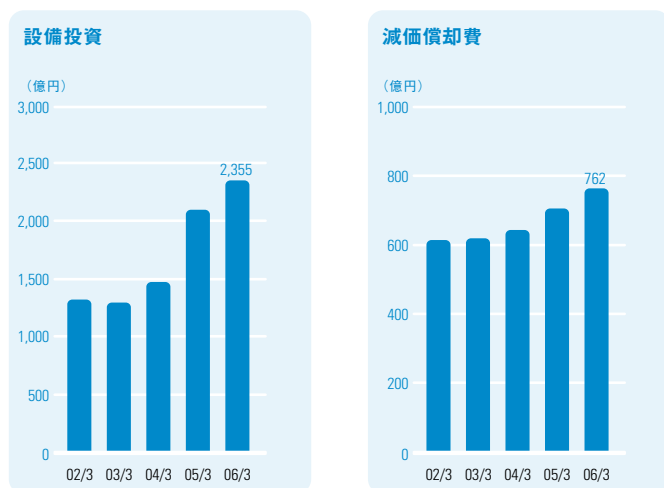
3月31日現在／3月31日に終了した1年間

退職給付債務	年金資産	未積立退職給付債務	未認識額純額
前払年金費用	退職給付引当金	退職給付費用	割引率

単位：百万円			
2006年	2005年	2004年	
¥(269,868)	¥(262,224)	¥(258,225)	
110,939	90,327	84,292	
(158,929)	(171,897)	(173,933)	
52,566	64,827	69,235	
(106,363)	(107,070)	(104,698)	
1,014	670	691	
¥(107,377)	¥(107,740)	¥(105,389)	
¥(20,591)	¥21,278	¥26,120	
2.5%	2.5%	2.5%	

設備投資

当期の設備投資額は前期比12.1%増加して2,355億円になりました。設備投資の内容は、航空機材、予備エンジン、航空機部品類の購入などの航空機関連が主であり、その他は情報システム関連が中心です。



機材調達

機材調達の基本的な考え方

ANAグループでは、需要動向に合わせて弾力的に中・小型機を活用するとともに、増便によって旅客利便性の向上を図るなど、景気や需要動向の変動リスクを最小限に抑えることができる機材構成への転換を図るフリート戦略を進めています。

保有機一覧

3月31日現在	2006		
	合計	自社保有	リース
B747-400	23	19 (+4)	4 (-4)
B747-200B	0 (-2)	0 (-2)	0
B747SR-100	0 (-2)	0 (-2)	0
B777-300	10 (+2)	4	6 (+2)
B777-200	20 (+2)	7	13 (+2)
B767-300	54 (+1)	41 (+8)	13 (-7)
B767-300F (貨物専用機)	3 (+2)	0	3 (+2)
B767-200	0 (-1)	0	0 (-1)
B737-700	4 (+4)	0	4 (+4)
B737-500	25	13 (+2)	12 (-2)
B737-400	1 (-1)	0	1 (-1)
A321-100	7	0	7
A320-200	28	23 (+1)	5 (-1)
DHC-8-400	11 (+4)	0	11 (+4)
DHC-8-300	5	1	4
DHC-6-300	1	1	0
F-50	4	0	4
合計	196 (+9)	109 (+11)	87 (-2)

注記：括弧内の数値は、対前年の増減を示しています。

ジェット機については、燃費など経済性の高い機材を導入して、現在の7機種から将来は大型機、中型機、小型機の3機種に順次統合し、運航にかかわる費用を削減していく考えです。このフリート戦略により、競合他社を凌ぐコスト競争力の実現と、持続可能な競争優位の確立を目指しています。

機材調達の実績と計画

・2006年3月期

当期にANAグループに引き渡しを受けた機材は、ボーイング777-300型機2機(賃借)、ボーイング777-200型機2機(賃借)、ボーイング767-300型機1機(賃借)、ボーイング767-300型貨物専用機2機(賃借)、ボーイング737-700型機4機(賃借)、ボンバルディアDHC-8-400型機4機(賃借)の合計15機です。

一方、退役した機材は、ボーイング747SR-100型機2機、ボーイング747-200B型機2機、ボーイング767-200型機1機、エアバスA320-200型機2機、ボーイング737-400型機1機の合計8機です。これにより、ボーイング747-200B型機、ボーイング747SR-100型機、ボーイング767-200型機は、全機退役しました。

なお、ボーイング747-400型機4機、ボーイング767-300型機8機、エアバスA320-200型機3機、ボーイング737-500型機2機の合計17機は、リース期間満了に伴い買い取り、自社保有になりました。エアバスA320-200型機2機は売却後、賃借しました。

・2007年3月期以降

大型機

ボーイング747-400型機、ボーイング777-300型機、ボーイング777-200型機の3機種を保有しておりボーイング777-300型機、同-200型機を増機していきます。ボーイング747-400型機は2008年3月期から順次退役します。

中型機

ボーイング767-300型機、同-300型貨物専用機とエアバスA321-100型機の計2機種を保有しています。2009年3月期以降、ボーイング787型機に順次更新して、機種統合を進めていきます。ボーイング787型機は、ANAが世界で初めて導入する、安全性、快適性、経済性に優れた航空機で、50機を発注済みです。機種統合時には年間約100億円の収支改善に寄与する見込みです。

小型機

エアバスA320-200型機、ボーイング737-700型機、同-500型機、同-400型機の2機種を保有しています。2006年3月期より45機を発注したボーイング737-700型機に順次更新していきます。機種統合時には年間約60億円の収支改善に寄与する見込みです。

プロペラ機

エア・ニッポンネットワーク、エア・ネクスト、エア・セントラルでボンバルディアDHC-8-400型機、同-300型機、フォッカー50型機を保有しています。

従業員数

2006年3月末のANAグループ従業員数は前期比4.2%増加して30,322人になりました。航空運送事業に従事する従業員数は、前期末より6.6%増加して22,170人に、旅行事業に従事する従業員

数は、前期末より2.1%増加して1,679人に、ホテル事業に従事する従業員数は、前期末より8.7%減少して2,637人に、その他事業に従事する従業員数は、前期末から1.8%増加して3,836人にそれぞれになりました。

3月31日	単位：人		
	2006年	2005年	2004年
航空運送事業	22,170	20,797	20,530
旅行事業	1,679	1,645	1,752
ホテル事業	2,637	2,887	2,990
その他の事業	3,836	3,769	3,598
合計	30,322	29,098	28,870

利益配分に関する基本方針

株主の皆様に対する還元を経営の重要課題として考え、利益配分につきましては経営環境や業績動向等を総合的に勘案し、実施しています。また、将来の事業展開に備えて、内部留保による財務体質の充実に努め、経営基盤の強化を図っています。2006年3月期は前期と同様、1株当たり3円の配当を行いました。

その他

当社は、世界の主要航空会社による貨物運賃料に係るカルテル疑惑に関連して、2006年2月に、在ニューヨークの事務所が米国司法当局の事情聴取を受け、同時に、当局の調査において、米国発着の貨物運送にかかわるさまざまな資料の提出を求める趣旨の召喚状が出されました。現在、当社としては、かかる捜査に積極的に協力しているところです。

また、これに関連して、米国内各地およびカナダにおいて、国際貨物便利用の荷主等より、航空会社間の価格カルテルにより損害を被ったとして、複数の航空会社に対して、その賠償を求めるクラスアクション(集団訴訟)が複数提起されています。そのうち、当社に関しても、訴状の送達を受けているものや被告に含まれているとの情報を得ているものがありますが、現段階では、いずれの件も具体的な請求額の明示はなく、詳細の把握および分析は困難です。