

概況

経済環境

当期のわが国経済は、原油価格の高騰による影響もありましたが、企業収益の改善やそれに伴う設備投資の増加が持続し、雇用情勢にも改善が見られました。下期に入り、個人消費には弱さが見え始めたものの、景気は回復基調で推移しました。

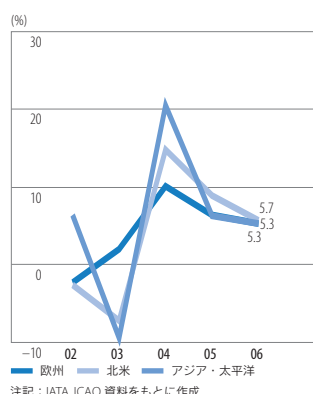
航空業界の状況

世界の航空業界

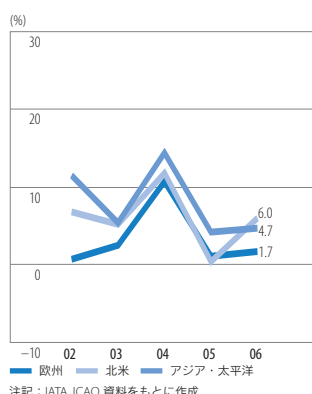
2006年の国際航空需要は旅客キロが前年比5.9%増加し、貨物輸送トンキロは前年比4.6%増加しました。アジア・太平洋地域でも旅客キロが前年比5.3%増加し、貨物輸送トンキロは前年比4.7%増加し、堅調な伸びを示しました。

一方、北米では旅客キロが前年比5.7%増加し、貨物輸送トンキロは前年比6.0%増加しました。また、欧州では旅客キロが前年比5.3%増加し、貨物輸送トンキロは前年比1.7%増加しました。中でも中東の航空需要の伸びが著しく旅客キロが前年比15.4%の増加し、貨物輸送トンキロも前年比16.1%の伸びを示しました。

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

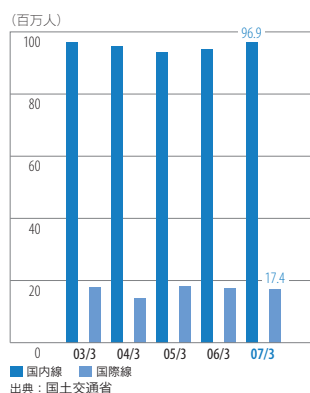
国内線

2007年3月期の国内定期航空輸送の旅客数は、前期比2.6%増加して9,694万人になりました。幹線は東京－札幌線、東京－沖縄線は好調でしたが、その他の幹線が前期を下回ったため前期比1.2%減少して3,860万人になりました。ローカル線は概ね好調で前期比5.3%増加して5,834万人になりました。貨物重量は、前期比1.7%増加して90万トンになりました。

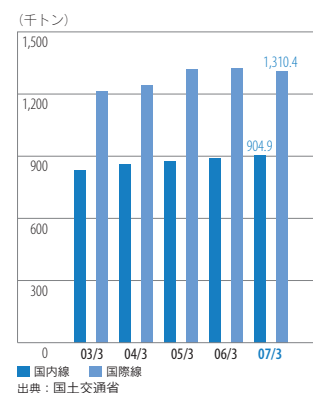
国際線

2007年3月期の本邦企業の国際航空輸送の旅客数は、前期比1.5%減少して1,741万人になりました。中国、韓国、台湾をはじめとしたアジア方面は好調で、前期比6.1%増加して1,065万人になりましたが、米大陸、欧州、オセアニアなどの各方面の旅客数は前期を下回りました。貨物重量は、前期比1.1%減少して131万トンになりました。

旅客数の推移



貨物重量の推移



ANAグループの状況

概要

ANAグループは、全日本空輸株式会社(ANA) および子会社128社、関連会社44社により構成されており、航空運送事業をはじめとして、旅行事業、ホテル事業※およびその他の事業を営んでいます。

※ホテル事業は2007年6月に売却しました。

2007年3月期の業績

売上高は、増収策の実行に加えて国内線運賃および国際線運賃の改定が寄与し、前期比8.8%増加して1兆4,896億円となり、過去最高となりました。営業費用は、燃油費の高騰に対して、需給適合および使用機種統一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を進めた結果、前期比9.2%増の1兆3,974億円の抑えることができました。その結果、営業利益は前期比3.8%増加して過去最高の921億円となり、すべての事業セグメントで黒字を計上しました。

営業外・特別損益では、部品の除却やリース機材の返却に伴う諸費用の発生、航空機にかかわる減損損失、成田第1ターミナルへの移転に伴う資産の除却などがありましたが、有利子負債の削減を進めたことによる金融収支の改善や投資有価証券の売却益を計上したことなどから、当期純利益は前期比22.2%増加して326億円になりました。ROAは前期より0.3ポイント改善して6.0%になりました。

各セグメントの状況

航空運送事業

売上高は前期比10.3%増加して1兆2,487億円になりました。これは国際線旅客収入および国内線旅客収入が増収となったことが主な要因です。営業費用は前期比10.4%増加して1兆1,690億円になりました。ROAは前期より0.2%改善して5.5%になりました。

航空運送事業費用

〈燃油費及び燃料税〉

燃油費及び燃料税は原油価格の高騰の影響と事業規模拡大に伴う使用量の増加により、前期比31.3%増加して2,361億円になりました。ジェット燃料価格の価格変動リスクを抑制し燃油費の平準化を図る目的で、前期同様、原油ならびにジェット燃料のコモディティデリバティブを利用して一定期間のうちに計画的、継続的にヘッジ取引を実施しています。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)を行うなどの対策を講じています。

〈空港使用料〉

運航回数は国内線が前期比6.7%増加、国際線が14.0%増加しましたが、使用機材の小型化を進めたため、空港使用料は前期比3.8%増加の1,042億円にとどまりました。

〈航空機材賃借費〉

航空機材賃借費は前期比0.6%増加して872億円になりました。リース機材の買い取りによりリース料は減少しましたが、スカイネットアジア航空やユナイテッド航空とのコードシェアに伴う座席買い取り費用が発生したことが主な要因です。

〈減価償却費〉

減価償却費は前期比19.8%増加して814億円になりました。自社保有機が16機増えて125機になったこと、ならびにボーイング747-400型機の売却決定に伴い償却を前倒ししたことが主な要因です。

〈整備部品・外注費〉

整備部品・外注費は前期比4.7%増加して642億円になりました。プラット&ホイットニー社製のエンジンのブレード交換による恒久安全対策費用の発生や他社からの受託整備の増加、整備外注費の増加が主な要因です。

〈人件費〉

人件費は前期比1.1%増加して2,327億円になりました。事業規模拡大に伴い、ANAをはじめとして、グループ各社の人員数が増加したことが主な要因です。

〈販売手数料〉

販売手数料は前期比14.2%増加して916億円になりました。国内線旅客と国際線旅客の増収に加え、ANAマイレージクラブ会員数増加に伴う還元費用の増加が主な要因です。

〈外部委託費〉

外部委託費は前期比10.3%増加して809億円になりました。路線の新規開設など、ネットワークの拡充に伴うものです。

〈その他の費用〉

その他の費用は前期比6.7%増加して1,903億円になりました。旅客数の増加に伴う機内サービス費などの増加に加え、予約端末更新に伴う費用を一括計上したことが主な要因です。

単位:百万円

3月31日に終了した1年間

	2007年	2006年	2005年
航空運送事業費用:			
燃油費及び燃料税	¥236,128	179,827	148,584
空港使用料	104,281	100,488	97,720
航空機材賃借費	87,222	86,706	94,294
減価償却費	81,465	67,984	61,703
整備部品・外注費	64,272	61,410	53,080
人件費	232,755	230,151	220,387
販売手数料	91,645	80,274	77,753
外部委託費	80,992	73,442	71,461
その他	190,301	178,269	173,918
	1,169,061	1,058,551	998,900
旅行事業費用	206,106	196,274	187,170
ホテル事業費用	61,415	61,741	69,965
その他の事業費用	191,281	184,123	176,375
営業費用合計	1,627,863	1,500,689	1,432,410
セグメント間取引	(230,395)	(220,699)	(217,371)
営業費用(連結)	¥1,397,468	¥1,279,990	¥1,215,039

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4.3%増加して2,080億円になりました。営業費用は前期比5.0%増加して2,061億円になりました。営業利益は前期比40.3%減少して19億円になりました。ROAは前期より2.9ポイント低下して3.8%になりました。これはシステム投資に伴う営業費用の増加と資産が前期比3.5%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0.4%増加して666億円になりました。営業費用は前期比0.5%減少して614億円になりました。営業利益

は前期比12.7%増加して52億円になりました。ROAは前期より0.1ポイント改善して3.6%になりました。これは収入の増加による収支の改善が主な要因です。

その他の事業

売上高は前期比3.1%増加して1,968億円になりました。営業費用は3.9%増加して1,912億円になりました。営業利益は前期比17.3%減少して56億円になりました。ROAは前期より0.2ポイント改善して4.5%になりました。これは商業用不動産事業の売却により、総資産が11.5%減少し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47億円悪化して411億円の損失になりました。減損損失は売却予定のボーイング747-400型機2機で107億円計上したものの前期から96億円減少したこと、特別退職金が前期から37億円減少したこと、有利

子負債の減少により支払利息が24億円減少したことなどの改善要素がありましたが、前期は全日空ビルディングの株式売却などによる有価証券売却益186億円を計上していたことやリース機材返却に伴う改修費用を65億円計上したことが主な要因です。

3月31日に終了した1年間	単位:百万円	2007年	2006年	2005年
受取利息及び配当金	¥	5,353	4,681	5,418
資産売却益		1,073	2,638	1,581
支払利息		(17,708)	(20,172)	(21,117)
資産の売却損及び除却損		(8,402)	(10,577)	(22,115)
減損損失		(10,809)	(20,451)	-
投資有価証券評価損		(215)	(751)	(485)
その他の投資評価損		(11)	-	(5,098)
持分法による投資損益		284	(1,335)	97
機材関連報奨額		-	-	15,969
投資有価証券売却益		1,239	18,632	881
退職給付引当金繰入額		(6,713)	(6,712)	(6,712)
特別退職金		(600)	(4,373)	(1,858)
リース機材返却時改修費用		(6,533)	-	-
その他の収益		1,916	2,051	1,344
合計	¥	(41,126)	(36,369)	(32,095)

1株当たり情報

1株当たり当期純利益は前期比7.2%増加して16.77円になりました。1株当たり純資産は14.9%増加して204.42円になりました。2007年3月期の年間配当金は3.00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グループは、設備投資を営業キャッシュ・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にしています。

当期の状況

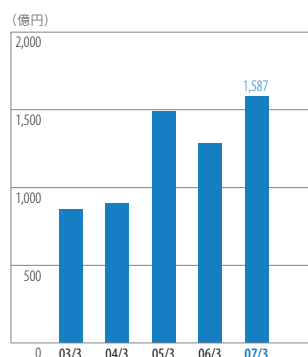
当期は営業活動によるキャッシュ・フローと投資活動によるキャッシュ・フローを合算したフリー・キャッシュ・フローは304億円の収入となりましたが、財務キャッシュ・フローが

1,008億円の支出となったため、現金及び現金同等物は前期末に比べて705億円減少して、期末残高は1,722億円になりました。

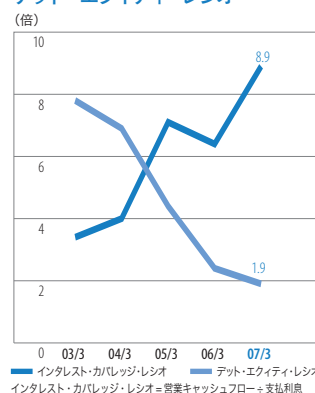
営業活動によるキャッシュ・フロー

営業活動によるキャッシュ・フローは、前期より301億円増加して1,587億円になりました。税金等調整前当期利益は前期より13億円減少して510億円になりましたが、法人税等の支

営業キャッシュ・フロー



インタレスト・カバレッジ・レシオとデット・エクイティ・レシオ



払い額が前期より270億円減少して201億円になったことが主な要因です。インタレスト・カバレッジ・レシオは前期の6.3倍から8.9倍に改善しました。

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、前期より818億円支出が増加して、1,282億円になりました。航空機や部品などの取得および新造機の前払いなどによる支出を行う一方で、航空機材の売却および有価証券の償還や貸付金の回収などによる収入がありました。前期は全日空ビルディングの株式売却とそれにとまう貸付金の回収が122億円あり、これが前期との差の主な要因です。

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、前期は新株発行による958億円の収入がありましたが、積極的に借入金の返済や社債の償還を進めたこと、ならびに配当金の支払いを行ったことなどにより、1,008億円の支出となりました。

財政状態

総資産

当期の総資産は、前期比3.9%減少して1兆6,020億円になりました。

流動資産

当期の流動資産は、前期比20.4%減少して4,220億円になりました。これは前期に実施した新株発行による資金調達などにより、前期末は手元資金が増加していましたが当期は航空機を中心とした設備投資を行う一方で、有利子負債の一層の削減を進めた結果、現金及び預金が増加したことが主な要因です。

固定資産

当期の固定資産は、前期比3.9%増加して1兆1,795億円になりました。新型機の所有やリース機材の買取により、22機の航空機を購入したほか、今後導入する航空機の前払いなどが増加の主な要因です。

負債

当期の負債は、前期比8.9%減少して1兆1,961億円になりました。

流動負債

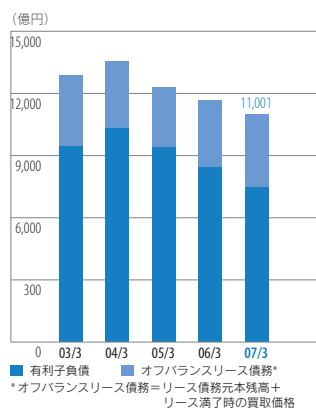
当期の流動負債は、前期比1.6%減少して4,730億円になりました。燃料や部品の購入代金が増加したため支払手形及び営業未払金が増加しましたが、繰延ヘッジ損益の純資産直入などにより、その他の流動負債が前期比68.2%減少したことが主な要因です。

2007年3月31日現在	単位:百万円		
	2007年	2006年	2005年
短期借入債務:			
銀行等からの借入金	¥ 3,500	¥ 8,690	¥ 16,045
一年以内に返済する長期借入金	110,224	95,748	139,991
一年以内に償還する社債	45,000	45,000	48,418
	158,724	149,438	204,454
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	425,722	456,879	487,802
社債	165,000	240,000	250,000
	590,722	696,879	737,802
有利子負債合計	¥749,446	¥846,317	¥942,256

固定負債

当期の固定負債は、前期比13.1%減少して7,231億円になりました。社債の償還、長期借入金の返済が進んだことが主な要因です。有利子負債の残高は前期比11.4%減少して7,494億円になりました。

有利子負債（オフバランスリース債務を含む）



純資産

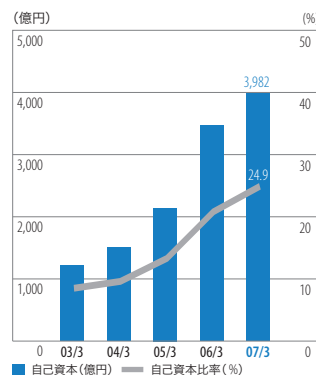
当期の純資産は、当期純利益を326億円計上したことによる利益剰余金の増加や会社法の施行に伴い、繰延ヘッジ損益が当期より純資産に計上されることになったことなどにより、合計で4,059億円になりました。

自己資本

〈自己資本の基本的な考え方〉

2010年の羽田空港再拡張に向け、株主資本の充実に努めます。2006～09年度中期経営戦略および経営計画を着実に実行し、いかなる経営環境にあっても確実に利益が出せる構造を確立し、利益の積み上げによって、株主価値を向上していきます。

自己資本と自己資本比率



〈当期の状況〉

当期の自己資本は、利益剰余金が前期比50.9%増加したことや、繰延ヘッジ損益の純資産直入などにより3,982億円になりました。また、自己資本比率は24.9%になりました。

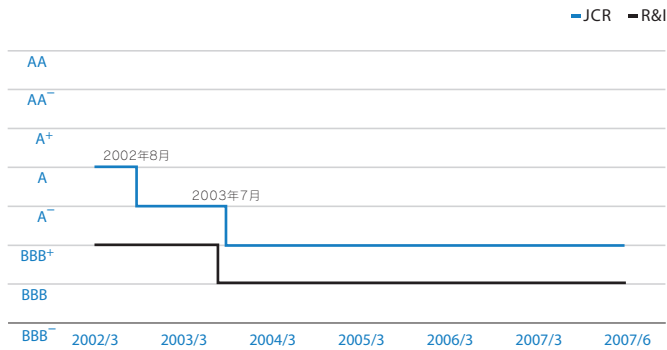
〈少数株主持分〉

当期の少数株主持分は前期比7.8%増加して76億円になりました。

格付けの状況

ANA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、2007年6月現在、それぞれ「BBB+」「BBB」となっています。

債券の格付け推移



退職給付

ANAおよび国内連結子会社は、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、ANAおよび一部の国

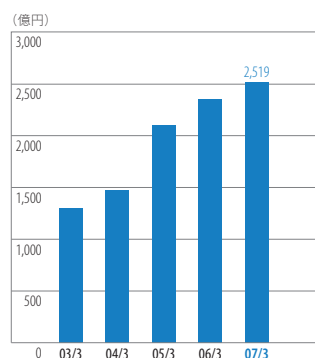
内連結子会社は、確定給付型の制度のほか、確定拠出型の制度を設けています。また、従業員の退職などに際して割増退職金を支払う場合があります。

	単位: 百万円		
	2007年	2006年	2005年
3月31日現在／3月31日に終了した1年間			
退職給付債務	¥(278,278)	¥(269,868)	¥(262,224)
年金資産	118,190	110,939	90,327
未積立退職給付債務	(160,088)	(158,929)	(171,897)
未認識額純額	48,510	52,566	64,827
	(111,578)	(106,363)	(107,070)
前払年金費用	1,028	1,014	670
退職給付引当金	¥(112,606)	¥(107,377)	¥(107,740)
退職給付費用	¥(19,634)	¥(20,591)	¥21,278
割引率	2.5%	2.5%	2.5%

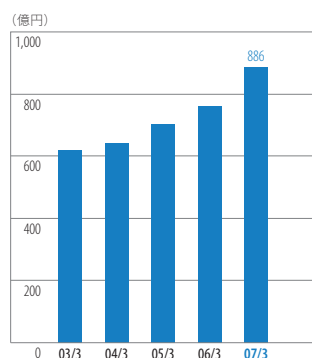
設備投資

当期の設備投資額は、前期比6.9%増加して2,519億円になりました。航空機、予備エンジン、航空機部品の購入など航空機関連投資のほか、情報システム関連投資が主な内容です。

設備投資



減価償却費



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・小型機を活用し、運航頻度をあげることで旅客利便性の向上を図るなど、景気や需要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。

ジェット機については、燃費など経済性が高く環境面でも優れた機材を導入して、現在の7機種から、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。

なお、フリート戦略の詳細については、P14～18を参照願います。

保有機一覧

2007年3月31日現在	合計	自社保有	リース
B747-400	23	21 (+2)	2 (-2)
B777-300	15 (+5)	8 (+4)	7 (+1)
B777-200	23 (+3)	12 (+5)	11 (-2)
B767-300	56 (+2)	43 (+2)	13
B767-300F (貨物専用機)	4 (+1)	0	4 (+1)
B737-700	10 (+6)	6 (+6)	4
B737-500	25	15 (+2)	10 (-2)
B737-400	1	0	1
A321-100	3 (-4)	1 (+1)	2 (-5)
A320-200	29 (+1)	18 (-5)	11 (+6)
DHC-8-400	14 (+3)	0	14 (+3)
DHC-8-300	5	1	4
DHC-6-300	0 (-1)	0 (-1)	0
F-50	3 (-1)	0	3 (-1)
合計	211(+15)	125(+16)	86 (-1)

注記: 括弧内の数値は、対前年の増減を示しています。

機材調達の実績

〈新規導入機材〉

当期にANAグループに引き渡しを受けた機材は21機です。内訳は、ボーイング777-300型機5機(購入4機、賃借1機)、ボーイング777-200型機3機(購入1機、賃借2機)、ボーイング767-300型機2機(賃借)、ボーイング767-300型貨物専用機1機(賃借)、エアバスA320-200型機1機(賃借)、ボーイング737-700型機6機(購入)、ボンバルディアDHC-8-400型機3機(賃借)です。

〈退役機材〉

当期にANAグループから退役した機材は6機です。内訳は、エアバスA321-100型機4機、フォッカー50型機1機、ボンバルディアDHC-6-300型機1機です。

〈リース後購入機材〉

当期にANAグループで使用している機材で、リース後購入した機材は11機です。内訳は、ボーイング747-400型機2機、ボーイング777-200型機4機、ボーイング767-300型機2機、エアバスA321-100型機1機、ボーイング737-500型機2機です。

〈売却後賃借機材〉

売却後、賃借している機材は、エアバスA320-200型機5機です。

従業員数

2007年3月末のANAグループの従業員数は前期比7.1%増加して32,460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7.7%増加して23,877人に、旅行事業に従事する従業員数は、前期末より10.8%増加して1,861人に、ホテル事業に従事する従業員数は、前期末より1.3%減少して2,604人に、その他事業に従事する従業員数は、前期末より7.4%増加して4,118人にそれぞれなりました。

3月31日	単位:人		
	2007年	2006年	2005年
航空運送事業	23,877	22,170	20,797
旅行事業	1,861	1,679	1,645
ホテル事業	2,604	2,637	2,887
その他の事業	4,118	3,836	3,769
合計	32,460	30,322	29,098

利益配分

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などを総合的に勘案し、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。

当期の配当と次期の予定

2007年3月期の配当につきましては、今後より激化することが予想される競争環境下でも着実に利益成長を図っていくために、より一層、財務体質を強化し、内部留保を充実させる必要があることから、1株当たり3.00円としました。

2008年3月期の配当につきましては、計画通りの業績を達成できた場合、1株当たり5.00円の配当を予定しています。

その他

ANAは、世界の主要航空会社による貨物運賃・料金にかかわるカルテル疑惑に関連して、2006年2月には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、当局の調査で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。また、2007年3月には、ロサンゼルス支店において米国連邦捜査局の捜査が行われ、さまざまな書類の提出を行いました。現在ANAは、これらの捜査に積極的に協力しているところです。

また、米国内各地およびカナダで、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被害を被ったとして、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もありますが、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。