

概況

ANAグループの状況

ANAグループは、全日本空輸株式会社(ANA)および子会社112社、関連会社40社により構成されており、航空運送事業を中心として、旅行事業、および商事・物販やシステム開発・保守などのその他の事業を営んでいます。2007年6月1日に、航空運送事業に経営資源を集中させるため、保有するホテル事業関連子会社14社の全株式とその他関連資産をグループ外へ譲渡^{※1}したことにより、ホテル事業セグメントは当期より消滅しました。

ANAグループは2003年より「環境変化に強い企業体質への変換」を目指して事業構造改革を進め、燃油価格高騰などの厳しい環境変化の中でも安定して利益を創出できる企業体質の構築に取り組んできました。その結果、成長分野である国際線旅客、貨物郵便事業における収入の増加と国内線旅客事業の需給適合による収益力改善および燃油価格高騰対策により、営業利益は2003年3月期から安定的に成長を続け、2008年3月期のEBITDA^{※2}では2003年3月期と比較して約3.4倍となりました。また、安定利益の積み上げに加えて、2006年3月の公募増資と2007年6月のホテル事業の売却などにより、財務体質の強化を進め、格付けでもシングルA格の復帰を果たしました。

※1. ANAは引き続きインターコンチネンタル ホテルズ グループとの合併会社であるIHG・ANA・ホテルズグループジャパン合同会社を通じてホテル運営に携わりますが、当該会社は持分法適用会社としてその他の事業に含めています。(当該売却による経営成績・財政状態への影響は、後述の各章をご参照ください。)

※2. EBITDA (償却前営業利益) = 営業利益 + 減価償却費

「ANAグループ2008-11中期経営戦略」

引き続き燃油価格の高騰、世界で進展する航空自由化の流れ、2010年以降に計画されている首都圏空港の容量拡大などの急激な環境変化を背景に、2008年1月に「ANAグループ 2008-11中期経営戦略」を新たに策定しました。本中期経営戦略の目指すものは「クオリティ・顧客満足・価値創造でアジアNo.1」の目標の実現と、それを持続できる強固な経営基盤を構築することです。これまでの発想を大胆に転換し、新しい事業構造で新しいしゅみを構築して成長を目指すために、「イノベーション」と「グローバルイゼーション」を成長のキーワードとし、この2つの要素の相乗効果によって新しい価値の創造を目指します。また、引き続き、安全や定時性などの経営基盤の強化に加えて、地球環境対策をはじめとする企業の社会的責任(CSR)も重要な経営課題として取り組んでいきます。

本中期経営戦略の具体的な目標は、以下の通りです。

「ANAグループ 2008-11中期経営戦略」目標

- ▶ 顧客満足度指標[※]で **アジアNo.1** 達成
- ▶ 連結営業利益 **1,200億円** 以上
- ▶ 売上高営業利益率 **7%** 以上
- ▶ 総資本事業利益率(ROA) **6%** 以上

※ 各CSI (Customer Satisfaction Index) 調査結果の平均値

(中期経営戦略の具体的な取り組みについては、P6～8の「社長インタビュー」をご参照ください。)

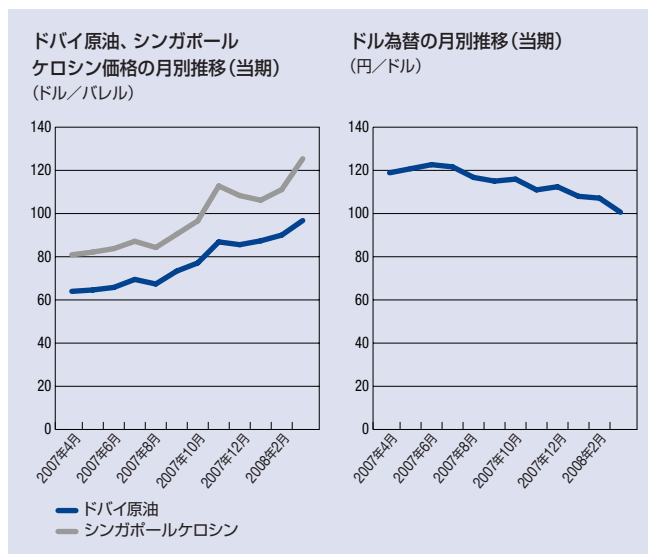
経営環境

経済一般情勢

当期のわが国経済は、上半期においては堅調な企業収益を背景に設備投資の増加が持続し、雇用情勢の改善の広がりに伴い個人消費も持ち直し、景気は概ね回復基調で推移しました。下半期においてはサブプライム住宅ローン問題を背景とする米国経済の減速や燃油価格の高騰などにより、わが国経済にも減速傾向が見られてきており、今後注視していく必要があります。

原油価格・為替動向

当期の原油市況は世界的なエネルギー需要の高まりに加えて、産油国における地政学的リスクの高まりや商品市場への投機資金流入などにより上昇を続け、当期末のドバイ原油価格は期初と比べて約1.5倍の97.4ドル/バレル、当期平均価格では77.4ドル/バレルと歴史的な高水準となりました。また、シンガポールケロシン製品市況も原油価格に連動する形で上昇し、当期末で128.5ドル/バレル、当期平均価格では97.4ドル/バレルとなりました。



ドル為替は、上半期においては平均119.3円／ドルと円安基調が続きましたが、下半期においては、サブプライム住宅ローン問題を背景とする米国経済の減速懸念からドル安円高の傾向が進み、平均109.3円／ドルとなりました。結果、期中平均では114.3円／ドルとなりました。

航空需要動向

2007年の世界の航空輸送旅客数は、前年比6.0%増加して22.5億人を記録しました(国際民間航空機関ICAO速報値)。またIATA(国際航空運送協会)加盟の航空会社による国際線定期航空輸送旅客数は8.3%の増加、国内線定期航空輸送旅客数は2.8%の増加となりました。また、世界の定期航空貨物の輸送重量は3.1%の増加となりました。

2008年3月期の国内定期航空運送の旅客数は、前年比2.2%減少して9,485万人になりました(国土交通省「航空輸送統計」速報)。幹線は東京－沖縄線、東京－福岡線などは好調でしたが、その他の幹線が前年を下回ったため、前年比0.9%減少して3,827万人になりました。ローカル線も前年比3.0%減少して5,658万人になりました。2007年の貨物重量は前年比2.4%増加して92万トンになりました。

2008年3月期の本邦企業の国際航空輸送の旅客数は、前年比1.6%増加し1,768万人になりました。中国、韓国をはじめとしたアジア方面と欧州方面が好調でしたが、米大陸、太平洋・オセアニアの各方面の旅客数は前年を下回りました。2007年の貨物重量は3.1%増加して135万トンになりました。

2008年3月期の業績

業績概況

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、航空運送事業は大幅増収となり、ホテル事業の消滅にもかかわらず、ほぼ前年並みの1兆4,878億円となりました。

営業費用は、燃油価格の高騰により燃油費が上昇しましたが、需給適合、燃料消費量の削減、使用機種統一の推進による運航コストの削減など、安定した利益確保のための徹底したコスト削減策に努めた結果、前期比0.4%増の1兆4,034億円に抑えることができました。

これらの結果、営業利益は前期比8.5%減の843億円、経常利益は前期比9.7%減の565億円となり、上期に計上したホテル事業資産の譲渡益などの特別損益を合わせた当期純利益は、過去最高の641億円となりました。ROAは、営業利益の減少のほか、主として

ホテル事業資産の譲渡益計上および「リース取引に関する会計基準」(2007年3月30日改正、以下、新リース会計基準)の早期適用による所有権移転外ファイナンスリース資産のオンバランス化によって、資産が増加したことにより、前期より0.7ポイント低下し、5.3%となりました。

セグメント別の状況

航空運送事業

売上高は、国内線旅客事業、国際線旅客事業、貨物郵便事業がそれぞれで増収となった結果、前期比4.2%増の1兆3,016億円となりました。

国内線旅客事業では、需要が弱含みで推移する中、主要路線において航空他社や他交通機関との競争が激化し旅客数は前年を下回りましたが、運賃改定ならびに需要動向、競争環境に合わせた適切な割引運賃の設定や需要喚起、(株)スターフライヤーとの東京－北九州コードシェアをはじめとする路線ネットワークの増強など、収入拡大に努めました。また、差別化商品である「スーパーシートプレミアム」の利用促進に加えて、「簡単・便利」をコンセプトとした、空港での搭乗手続きを不要とした「SKiP」サービスを国内線全空港で展開するなど、お客様の利便性向上、競争力強化となる各種施策を推進しました。以上により、旅客数は前期比2.0%減少、旅客単価は3.9%増加となり、国内線旅客収入は前期比1.9%増の134億円の増収となりました。

国際線旅客事業では、ビジネス需要が堅調に推移する中、インドを含むアジア、中国路線へのネットワーク増強が奏功し、欧米路線に加えてアジア路線においても利用率は高い水準で推移しました。また、羽田－上海(虹橋)線の運航開始や、成田－ロンドン線へのボーイング777型機の投入などさらなる収益力強化に努めてきました。結果、ビジネス旅客を中心とした高単価旅客の獲得に成功し、旅客数は前期比6.0%増、旅客単価も5.5%増と向上し、国際線旅客収入は前期比11.9%増の330億円の増収となりました。

貨物事業では、国内線は新規航空会社の参入により競争は激化しましたが、輸送重量はほぼ前期並みを確保し、収入も前期と同水準となりました。国際線は、運航委託により貨物専用機を2機増やした6機体制として北米・中国・アジア方面への貨物ネットワークを拡充し、旅客便のベリースペースの拡大と合わせて、大幅に輸送重量を伸ばしました。この結果、国際線貨物収入は前期比16.1%増の99億円の増収となりました。

郵便事業では、国内線は、競争の激化による取扱量減少と単価下落があり、9億円の減収となりました。国際線は、中国向け郵便が機材小型化により減少しましたが、北米・欧州向けの高単価路線を中心に実績を伸ばしたことにより、1億円の増収となりました。

3月31日に終了した1年間	単位：百万円		
	2008	2007	2006
航空運送事業費用：			
燃油費及び燃料税.....	¥ 266,127	¥ 236,128	¥ 179,827
空港使用料.....	106,014	104,281	100,488
航空機材賃借費.....	63,389	87,222	86,706
減価償却費.....	112,871	81,465	67,984
整備部品・外注費.....	61,824	64,272	61,410
人件費.....	241,383	232,755	230,151
販売手数料.....	95,307	91,645	80,274
外部委託費.....	82,483	80,992	73,442
その他.....	194,294	190,301	178,269
	1,223,692	1,169,061	1,058,551
旅行事業費用.....	214,323	206,106	196,274
ホテル事業費用.....	—	61,415	61,741
その他の事業費用.....	193,776	191,281	184,123
営業費用合計.....	1,631,791	1,627,863	1,500,689
セグメント間取引.....	(228,353)	(230,395)	(220,699)
営業費用(連結).....	¥1,403,438	¥1,397,468	¥1,279,990

以上の結果、航空運送事業の売上高は前期に比べて528億円の増収となりました。

営業費用は、主として燃油費の増加により、前期比4.7%増の1兆2,236億円となりました。ROA※は、営業利益の減少と資産の増加により、前期の5.5%から5.0%となりました。営業費用の内訳は以下の通りです。

※ ROA＝セグメント営業利益÷[(期首セグメント資産＋期末セグメント資産)÷2]

〈燃油費及び燃料税〉

燃油費及び燃料税は、燃油価格が高水準で推移したことと、事業規模拡大に伴う消費量の増加により、前期比12.7%増の2,661億円となりました。航空運送事業の営業費用に占める割合は、前期の20.2%から21.7%まで増加しました。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、消費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0.5%の増加でしたが、国際線が前期比7.6%、貨物機が前期比47.1%と大幅に増加したため、空港使用料は前期比1.7%増加の1,060億円となりました。

〈航空機材賃借費〉

航空機材賃借費は前期比27.3%減少し633億円になりました。新リース会計基準の適用により220億円減少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38.6%増加して1,128億円になりました。自社保有機が11機増えて136機になったことに加えて、新リース会計基準の適用により、航空機材賃借費の一部が減価償却費に転移し、216億円の増加となったことや、税制改正に伴う費用の増加によるものです。

〈整備部品・外注費〉

整備部品・外注費は前期比3.8%減少し618億円になりました。これは受託整備の減少にかかわる部品購入の減少が主な要因です。

〈人件費〉

人件費は前期比3.7%増加の2,413億円になりました。主に国際線旅客事業と貨物事業の規模拡大に伴い、ANAグループ各社の人員数が増加したことと、空港サービス会社2社を新たに連結子会社としたことによるものです。

〈販売手数料〉

販売手数料は前期比4.0%増加の953億円になりましたが、これは主にANAマイレージクラブ会員数の増加に伴う還元費用を中心とする販売促進費の増加によるものです。航空運送事業は増収と

なりましたが、2007年4月より国際線旅客の販売手数料比率を7%から5%に下げたことにより、増収にもかかわらず販売手数料は前年並みとなりました。

〈外部委託費〉

外部委託費は前期比1.8%増加して824億円になりました。これは主に、国際線旅客および貨物事業の新規路線の開設など、路線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2.1%増加して1,942億円になりました。新リース会計基準の適用により、賃借費は20億円減少しましたが、その他、空港施設拡張に伴う賃料などが増加しました。

旅行事業

売上高は、国内旅行が好調であったことから、前期比3.5%増の2,153億円となりました。営業費用は、価格競争の激化や燃油価格高騰に伴う仕入値の上昇などにより、前期比4.0%増の2,143億円となりました。その結果、営業利益は前期比44.1%減少し、10億円となりました。

資産がほぼ前期と同水準だった一方で営業利益が減少したため、ROAは前期の3.8%から2.1%となりました。

その他の事業

売上高は、商事および物販事業を行っている全日空商事(株)の業績が堅調に推移したことから、前期比1.1%増の1,989億円となりました。一方で、営業費用は、前期比1.3%増の1,937億円となり、その結果、営業利益は、前期比7.4%減の51億円となりました。

資産は前期末から4.7%増加し、ROAは前期の4.5%から4.4%になりました。

営業外損益・特別損益

営業外損益・特別損益は719億円良化して308億円の利益となりました。当期はホテル事業資産の譲渡益1,329億円を計上しましたが、機体本体に付加している資産について耐用年数と残存価格の見直しを行い、機体本体の残存耐用年数に基づき減価償却を行った結果、減価償却費が従来の方法と比較して237億円増加し、そのうち223億円を臨時償却費として計上しました。また、航空機更新のための減損損失141億円や退役機材部品の処分による損失

3月31日に終了した1年間	単位:百万円		
	2008	2007	2006
受取利息及び配当金.....	¥ 4,610	¥ 5,353	¥ 4,681
支払利息.....	(15,049)	(17,708)	(20,172)
為替差損益.....	(1,653)	746	1,774
資産売却益.....	5,184	1,073	2,638
資産の売却損及び除却損.....	(8,974)	(8,402)	(10,577)
減損損失.....	(14,111)	(10,809)	(20,451)
持分法による投資損益.....	385	284	(1,335)
投資有価証券売却益.....	876	1,239	18,632
投資有価証券売却損.....	(14)	(315)	(1)
投資有価証券評価損.....	(3,825)	(215)	(751)
退職給付引当金繰入額.....	(6,634)	(6,713)	(6,712)
特別退職金.....	(1,217)	(600)	(4,373)
リース機材返却時改修費用.....	(4,086)	(6,533)	-
ホテル事業資産譲渡益.....	132,992	-	-
臨時償却費.....	(22,331)	-	-
退役機材部品処分損.....	(11,198)	-	-
リース会計基準の適用に伴う影響額.....	(3,823)	-	-
独禁法関連引当金繰入額.....	(16,198)	-	-
その他の収益.....	(4,099)	1,474	278
合計.....	¥30,835	¥(41,126)	¥(36,369)

111億円に加えて、リース取引関連の会計基準変更の早期適用にかかわる損失38億円、EU競争法違反の疑いに対応する引当金161億円による損失を計上しました。金融収支は有利子負債の継続した圧縮により、前期比で19億円良化しました。

当期純利益

以上の結果、税金等調整前当期純利益は、前期比125.6%増の1,152億円となりました。

税金等費用は、税金等調整前当期純利益の増加により、前期比189.0%増の501億円となりました。税金等調整前当期純利益に占める割合は、前期の34.0%から43.6%となりました。

当期純利益は、前期比96.4%増の641億円となりました。1株当たり当期純利益は、前期の16.77円から16.16円増加し、32.93円となりました。

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。中長期的に競争力強化のための持続的投資を行いながら、同時に財務の健全性を高めていくことを目標にしています。

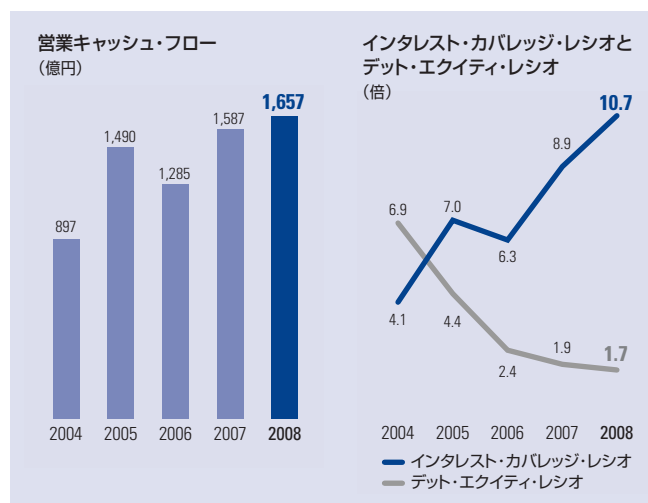
当期の状況

当期の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959億円の収入となり、財務キャッシュ・フローが873億円の支出となりました。その結果、現金及び現金同等物は前期末に比べて76億円増加して、期末残高は1,799億円になりました。

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70億円増加して1,657億円になりました。税金等調整前当期純利益は前期より641億円増加して1,152億円になり、臨時償却費を含めた減価償却費が1,391億円、法人税等の支払額は前期より143億円減少して58億円となりました。

インタレスト・カバレッジ・レシオは前期の8.9倍から10.7倍に改善しました。



注：インタレスト・カバレッジ・レシオ＝営業キャッシュ・フロー÷支払利息

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584億円支出が減少し、698億円の支出となりました。これは主に、航空機や部品などの取得および導入予定機材の前払いなどにより、3,577億円の設備投資が行われた一方で、航空機材の売却など有形固定資産売却による収入が452億円、ホテル事業資産の譲渡による収入が2,459億円あったことによるものです。

フリー・キャッシュ・フロー

フリー・キャッシュ・フローは、前期の304億円から655億円増加し、959億円を確保しました。フリー・キャッシュ・フローの使途としては、安定的な財務基盤を堅持するための有利子負債の増加の抑制、安定的な株主還元継続、内部留保に充てていきます。

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、前期から135億円支出が減少し、873億円の支出となりました。資金調達面では、新規社債発行の収入298億円があった一方、前期に引き続き、有利子負債の抑制を進め、長期借入金の返済や社債償還、リース債務の返済を行いました。株主還元面では、配当金の支払額が前期と同等の58億円となり、自己株式の売却による収入・取得による支出が前期の9億円の収入から1億円の支出となりました。

設備投資と機材調達

設備投資

ANAグループの設備投資は、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。当期の設備投資額は、前期比42.0%増加して3,577億円になりました。これは主に、航空機関連投資の増加によるものです。

セグメント別では、航空運送事業において前期比46.9%増の3,564億円、旅行事業で前期比9.3%減の22億円、その他の事業で前期比22.5%減の33億円となりました。なお、前期に売却したホテル事業の前期の設備投資は28億円でした。



機材調達の基本的な考え方

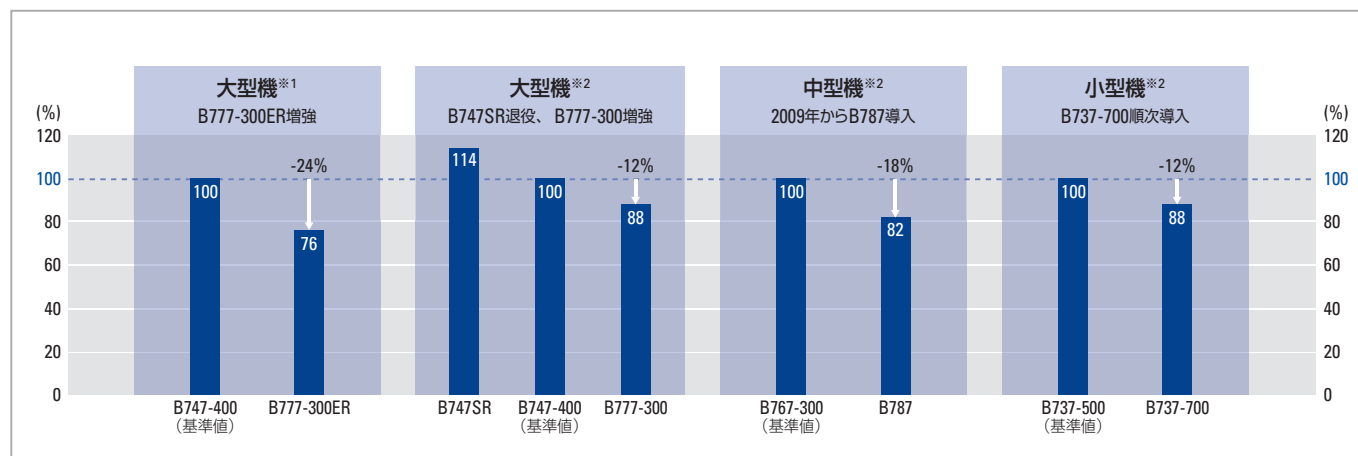
航空機は10年以上使用する、非常に高額な設備であり、路線構成に適合した機種選定と最適な機種構成を追求することは、航空会社の経営にとって極めて重要です。また、首都圏空港の拡張の時期が明確になったことや、燃油価格高騰などの環境変化を受けて、「ANAグループ 2008-11中期経営戦略」では、より経済性の高い航空機への更新を加速させる計画です。

ANAグループのフリート戦略は、「低燃費機材の導入によるコスト競争力の強化」「中小型機比率の向上による需給適合の推進」「機種統合による生産性の向上」の3つの方針で進めています。中期経営戦略期間中に低燃費機材59機の導入を計画しており、2012年3月期末に全機材に占める低燃費機材の割合は約50%に達します。また、国際線用のボーイング747-400型機とフォッカー50型機の退役により機種統合を進める一方で、本年3月には、将来の需要動向を見据えて、高い経済性が期待できる座席数90席クラスのMRJ（三菱リージョナルジェット）の導入を決定しました。貨物専用機については、貨物事業の沖縄ハブ構築などに伴う事業規模の拡大を進めるため、旅客機改造貨物専用機の導入に加えて、大型貨物機の増機を計画しています。

当期の機材調達の実績

上記のフリート戦略の下、当期末の保有機材は前期末から7機増加し218機となりました。

機種別単位当たり燃料消費量比較



※1. 成田-ニューヨーク線1運航便当たり

※2. 国内線仕様機、東京-札幌間旅客満席時の場合、1座席当たり

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15機です。内訳は、ボーイング777-300型機4機(購入)、エアバスA320-200型機4機(リース)、ボーイング737-700型機7機(購入)です。

退役機材

当期にANAグループから退役した機材は8機です。内訳は、ボーイング747-400型機4機、エアバスA320-200型機1機、エアバスA321-100型機3機です。これにより、エアバスA321型は全機退役しました。

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、リース期間終了後に購入した機材は7機です。内訳は、ボーイング747-400型機1機、ボーイング777-200型機3機、ボーイング767-300型機2機、ボーイング737-500型機1機です。

売却後リース機材

売却後リースバックしている機材は、エアバスA320-200型機1機です。

保有機一覧

2008年3月31日現在	合計	自社保有	リース
ボーイング747-400	19 (-4)	18 (-3)	1 (-1)
ボーイング777-300	19 (+4)	12 (+4)	7
ボーイング777-200	23	15 (+3)	8 (-3)
ボーイング767-300	56	45 (+2)	11 (-2)
ボーイング767-300F(貨物専用機)	4	0	4
ボーイング737-700	17 (+7)	13 (+7)	4
ボーイング737-500	25	16 (+1)	9 (-1)
ボーイング737-400	1	0	1
エアバスA321-100	0 (-3)	0 (-1)	0 (-2)
エアバスA320-200	32 (+3)	16 (-2)	16 (+5)
ボンバルディアDHC-8-400	14	0	14
ボンバルディアDHC-8-300	5	1	4
フォッカーF-50	3	0	3
合計	218 (+7)	136(+11)	82 (-4)

注：()内の数値は、対前年の増減を示しています。

財政状態

資産

当期末の総資産は、前期末から1,813億円増の1兆7,833億円になりました。

流動資産は、前期末比514億円増加の4,734億円となりました。これは、繰延税金資産が前期末比245億円増加したことに加えて、デリバティブ資産の増加などによるものです。

固定資産は前期末から1,302億円増加の1兆3,097億円となりました。ホテル事業資産1,253億円の減少がありましたが、新リース会計基準の早期適用により、当期においてリース資産700億円を計上したこと、および新造機の取得やリース機材の買取により、18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したためです。

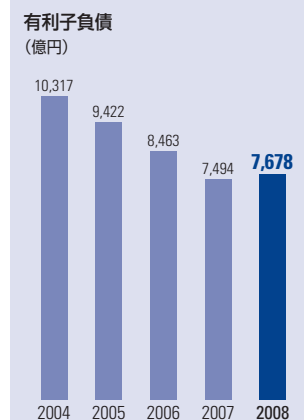
負債

当期末の負債は前期末に比べ1,312億円増加し、1兆3,274億円となりました。

流動負債は、前期末から739億円増加の5,469億円になりました。リース債務を157億円、EU競争法違反の疑いに対応する引当金を161億円計上したほか、未払法人税等が前期末から779億円増加しましたが、リース債務を除く短期有利子負債は前期末から381億円減少しました。

固定負債は、前期末から573億円増加の7,804億円となりました。これは、社債の償還、長期借入金の返済を進め、161億円のリース債務を除く長期有利子負債を削減した一方、リース債務568億円を計上したことが主な要因です。

有利子負債については、短期借入金や長期借入金の返済、社債の償還などにより、実質有利子負債を削減しましたが、新リース会計基準の早期適用により当期において726億円のリース債務を計上したことから、前期末に比べて184億円増加の7,678億円となりました。

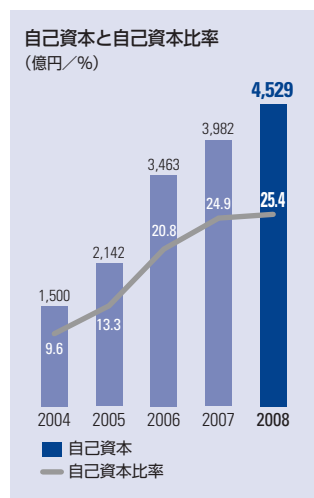


2008年3月31日現在	単位：百万円		
	2008	2007	2006
短期借入債務：			
銀行等からの借入金	¥ 2,580	¥ 3,500	¥ 8,690
一年以内に返済する長期借入金	68,022	110,224	95,748
一年以内に償還する社債	50,000	45,000	45,000
一年以内に返済するリース債務	15,797	—	—
	136,399	158,724	149,438
長期借入債務（一年以内に返済する長期借入金および償還する社債を除く）：			
銀行等からの借入金	429,578	425,722	456,879
社債	145,000	165,000	240,000
リース債務	56,899	—	—
	631,477	590,722	696,879
有利子負債合計	¥767,876	¥749,446	¥846,317

デット・エクイティ・レシオは、前期末の1.9倍から1.7倍に改善しました。

純資産

純資産合計は、前期末から500億円増の4,559億円となりました。当期純利益の計上などにより利益剰余金が前期末に比べて582億円増加したことなどから、当期末の自己資本は、前期末から547億円増加の4,529億円となりました。少数株主持分は前期末から47億円減少の29億円となりました。



1株当たりの純資産額は前期の204.42円から28.16円増加して232.58円となりました。

自己資本比率は、前期末の24.9%から25.4%に向上しました。

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います。2007年9月、R&IはANAの発行体格付けを「BBB」から「BBB+」に格上げし、2007年10月、JCRはANAの発行体格付けと長期債格付けを「BBB+」から「A-」に格上げしました。

2008年3月31日現在の格付けは以下の通りです。

	JCR (2007年10月変更)	R&I (2007年9月変更)
発行登録格付	A-	BBB+
長期優先債務	A-	
コマーシャルペーパー格付	J-1	a-2

3月31日現在／3月31日に終了した1年間	単位：百万円		
	2008	2007	2006
退職給付債務	¥(265,910)	¥(278,278)	¥(269,868)
年金資産	97,538	118,190	110,939
未積立退職給付債務	(168,372)	(160,088)	(158,929)
未認識額純額	56,826	48,510	52,566
前払年金費用	(111,546)	(111,578)	(106,363)
退職給付引当金	707	1,028	1,014
退職給付引当金	¥(112,253)	¥(112,606)	¥(107,377)
退職給付費用	¥ (19,580)	¥ (19,634)	¥ (20,591)
割引率	2.5%	2.5%	2.5%

退職給付債務

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。

燃油および為替ヘッジについて

ANAグループでは、営業費用に大きな影響を与える原油の価格変動リスクを抑制し、燃油費の平準化を図ることを目的として、燃油単価および燃油に対する為替の継続的なヘッジ取引を行っています。

燃油に対する単価ヘッジとしては、100%ヘッジすることを方針として、対象期間の3年前から四半期ごとに約8%ずつをヘッジすることとしています。ただし、2009年3月期分までは、2年前から約12%ずつのヘッジとしています。2008年3月末現在の各期のヘッジ率は、2009年3月期が約80%、2010年3月期が約50%、2011年3月期が約20%です。

燃油に対する為替ヘッジとしては、年間USドル支払額の80%をヘッジすることを方針とし、対象期間の5年前から開始し、USドル総支払見込額の10%ずつを毎年ヘッジし、残存額を最終期に実施することとしています。ただし、2009年3月期のヘッジ率について

は、90%を上限としています。2008年3月末現在の各期のヘッジ率は、2009年3月期が約80%、2010年3月期が約40%、2011年3月期が約30%、2012年3月期が約20%です。

なお、2009年3月期におけるヘッジを行わない場合の燃油費への感応度は以下の通りです。

燃油価格感応度：\$1/BL＝約23億円（単価上昇で費用増）

為替感応度：\$1＝1円＝約19億円（円安で費用増）

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は経営の重要課題として認識しており、将来の競争力強化のための設備投資と安定経営のための内部留保の充実という課題とのバランスを考えつつ、実行していく方針です。今後の利益配分については、経営環境や業績動向等を総合的に勘案して決定してまいります。

当期の配当と今期の予定

当期の配当については、利益配分に関する基本方針に則りつつ、懸案であったホテル事業のオフ・バランス化により、一定度のバランスシートの改善が実現したため、1株につき前期より2.00円増配の5.00円としました。

2009年3月期の配当については、計画通りの業績を達成できた場合、1株当たり3.00円の配当を予定しています。