

財務分析

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107社、関連会社41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、商事・物販やシステム開発・保守および、その他の事業を営んでいます。

ANAグループは、激変する事業環境や競合状況においても、安定した成長を持続するため、「環境変化に強い企業体質の構築」を目指して経営改革を進めてきました。

2004年3月期に復配を果たした後は、成長分野である国際線旅客および貨物事業の拡大と、競争力の強化に注力しました。安定的な利益計上による株主資本の蓄積を進めるとともに、2006年には公募増資による資本増強を実施。また、2007年にはホテル事業を売却し、コアビジネスである航空運送事業に経営資源を集中しました。これらの実行により財務体質を改善し、2007年には財務格付のシングルA格へ復帰を果たしました。

現在は、「安全運航」を経営基盤として堅持しつつ、経営ビジョンである「アジアNo.1の航空企業グループ」を目指し、品質・顧客満足の向上やコスト競争力の強化に取り組んでいます。

中長期的な会社の経営戦略

ANAグループでは、2010年に予定されている羽田・成田の両首都圏空港の拡充を、品質・顧客満足・価値創造でアジアNo.1の航空企業グループを目指すという経営ビジョン実現に向けた、最大のビジネスチャンスととらえています。

2008年1月に発表した「ANAグループ 2008-11中期経営戦略」に基づき、国内線の一層の収益力強化と、成長分野である国際線旅客事業および貨物事業の拡大を図ってきましたが、2009年3月期は過去にない原油価格の乱高下や、世界同時不況によるすべての事業での大幅な需要減退に見舞われました。このような経営環境の急速な悪化を踏まえ、2009年4月に「2009年度緊急対策プラン」を策定しました。

「2009年度緊急対策プラン」は、需要動向に対応した路線再編など事業計画の見直し、過去最大規模のコスト削減、投資の抑制を3つの柱にしています。緊急対策を着実に推進するとともに、需要は第3四半期で回復に転じるという見通しの下、2010年3月期は当期利益の黒字化を目指します。同時に、目前に迫った2010年の首都圏空港拡充に向けた準備を着実に進め、2011年3月期以降の成長につなげていきます。

ANAグループを取り巻く環境は大きく変化していますが、アジアNo.1の航空企業グループを目指すというビジョンは変えることなく、安全運航の堅持を第一義として、2010年以降の大きな飛躍に向け努力していきます。

経営環境

経済一般情勢

当期のわが国経済は、サブプライム問題に端を発した米国の金融危機が世界規模に拡散した影響を受け、大幅な景気後退に見舞われました。特に当期後半には、米国大手金融機関の破綻をきっかけに世界同時不況が進行。急激な円高も加わって輸出が急減しました。同時に、企業の設備投資抑制や個人消費の冷え込みなどにより、需要は急速な下降局面となりました。

原油価格・為替動向

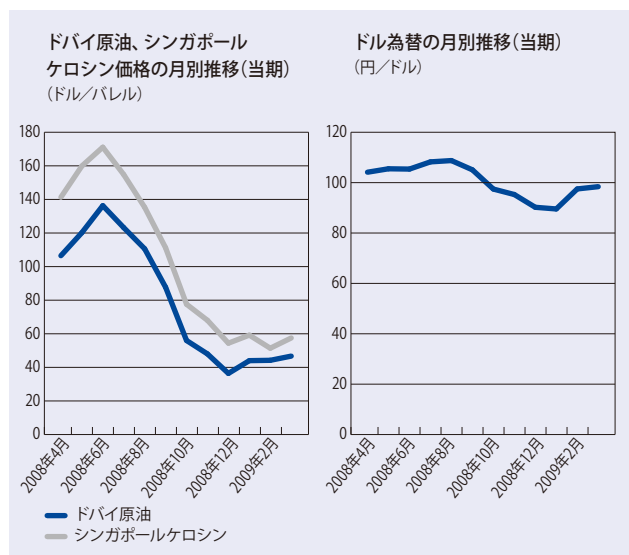
当期の原油価格は、過去最大の乱高下となりました。

上半期は世界的なエネルギー需要の高まりや原油先物市場への投機資金流入などにより原油価格は上昇を続け、7月のドバイ原油価格は過去最高水準の1バレル当たり140.77ドルを記録しました。

しかしその後は金融市場の混乱による投機資金の引き上げや、景気後退に伴う実需の減少などにより、一転大幅な下落となりました。2008年12月には1バレル当たり40ドルを記録するなど、過去最大の振れ幅となりました。

2009年4月以降の原油価格は、落ち着きを取り戻し、緩やかな上昇基調を見せています。

当期末のドバイ原油価格は期初と比べて約半分の46.7ドル/バレル、当期平均価格では82.8ドル/バレルとなりました。



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推移し、当期末で57.5ドル/バレル、当期平均価格では107.8ドル/バレルとなりました。

円ドル為替相場は、円高ドル安の傾向が進み、上半期においては平均106.05円/ドルとなりましたが、下半期においては世界的な景気減退の影響からこの傾向がさらに顕著となり、平均94.75円/ドルとなりました。結果、期中平均では100.42円/ドルとなりました。

航空需要動向

2008年の世界の航空輸送旅客数は、前年比0.8%増加して22.9億人を記録しました（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1.6%の増加、国内線定期航空輸送旅客数は2.8%の減少となりました。また、世界の定期航空貨物の輸送重量は3.5%の減少となりました。

2009年3月期の国内定期航空運送の旅客数は、前年比4.4%減少して9,066万人になりました（国土交通省「航空輸送統計」速報）。幹線は東京－沖縄線などは前年を上回り好調でしたが、その他の幹線が前年を下回ったため、前年比2.6%減少して3,727万人になりました。ローカル線も前年比5.6%減少して5,340万人になりました。貨物重量は前年比4.6%増加して99万トンになりました。

2009年3月期の本邦企業の国際航空輸送の旅客数は、前年比10.2%減少し1,589万人になりました。方面別には韓国はほぼ前年並みでしたが、その他のエリアは前年を下回りました。貨物重量は12.7%減少して120万トンになりました。

2009年3月期の業績

業績概況

2009年3月期は、期初より国内線・国際線ともに旅客需要がやや弱含みの傾向で推移しました。一方で、国際貨物は貨物便ネットワークの拡充や販売体制の強化により、上半期は輸送重量を大幅に伸ばし、好調に推移しました。

しかし、9月以降、世界的な景気悪化の影響により、旅客・貨物ともに大幅かつ、急速な需要の減退に見舞われました。

国内線では2008年4月に普通運賃の値上げを実施、国際線でもIATAの運賃値上げや原油価格の高騰に連動した燃油特別付加運賃の改定などを行い、単価は改善しました。しかしながら、下半期における旅客数の大幅な減少によって、航空運送事業は減収となり、同様に旅行事業、その他の事業も売上が前年を下回った結果、連結営業収入は前期比6.4%減の1兆3,925億円となりました。

営業費用は、上半期までの原油価格高騰により燃油費が大きく増加しましたが、需要の急減に対応した運航規模の縮小とそれに伴う運航変動経費の抑制や、販売関連費用、人件費などの緊急費

用削減を実行した結果、前期比1.3%減の1兆3,849億円となりました。これらの結果、営業利益は91.0%減の75億円となりました。

営業外損益は、航空機および、エンジンの売却などによる資産売却益の計上により前期から203億円良化し、経常利益は前期比99.8%減の91百万円となりました。

特別損益では、株式市場の不振などにより、投資有価証券評価損を計上したことなどから、当期純損益は42億円の損失となりました。

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、貨物郵便事業すべての分野が大幅な需要の落ち込みにより減収となった結果、前期比5.5%減の1兆2,295億円となりました。

国内線旅客事業は、当期の前半、景気後退の影響を受けて、需要がやや弱含みで推移していましたが、9月以降の急速な景気悪化に伴い、需要の減少が顕著になりました。このような状況の変化に対応して、収益性の低い路線の休止・減便および、小型化を迅速に行い、座席利用率はほぼ前年並みを維持しました。また、旅客動向、競合状況に応じたきめ細かな運賃設定や、高需要期における臨時便設定などにより、需要喚起と旅客数の取り込みに努めましたが、旅客数は前期を下回りました。単価につきましては、普通運賃の値上げ効果や、プレミアムクラスが堅調に推移したことなどにより、やや改善しました。

以上の結果、当期の国内線旅客数は前期比6.2%減少、旅客単価は前期比0.8%増となり、国内線旅客収入は前期比5.4%減少し、前期より401億円の減収となりました。

国際線旅客事業については、世界的な景気後退によるビジネス需要の落ち込みが当期後半にかけてさらに加速しました。プレジャー需要も価格競争力の高い新運賃「スーパーエコ割」の販売などによって個人旅行需要の取り込みを図りましたが、食の問題や四川大地震の影響により中国路線が低迷するなど、低調に推移しました。ネットワークについては、深夜時間帯の羽田－香港線を新規開設し利便性を高める一方で、低収益路線の休止・減便などにより需給適合を一層強化しました。

以上の結果、当期の国際線旅客数は前期比8.2%減少、単価は前期比1.7%増となり、国際線旅客収入は前期比6.6%減少し、前期より205億円の減収となりました。

貨物事業では、国内貨物が景気後退の影響を受けたものの、「ゆうパック」の取り扱いを郵便扱いから貨物扱いに変更したことなどにより輸送重量が増加したほか、運賃体系改定により単価が改善し、収入は前期比8.3%増となりました。国際貨物は、ネットワークの拡充、販売体制の強化により上半期は順調に輸送量を伸ばしたものの、下半期は世界的な景気後退の影響により大幅減少、通期では、前期並みの輸送重量にとどまりました。また、需要減少

	単位：百万円		
3月31日に終了した1年間	2009	2008	2007
航空運送事業費用：			
燃油費及び燃料税	¥ 303,439	¥ 266,127	¥ 236,128
空港使用料	101,171	106,014	104,281
航空機材賃借費	59,936	63,389	87,222
減価償却費	110,064	112,871	81,465
整備部品・外注費	63,397	61,824	64,272
人件費	232,564	241,383	232,755
販売手数料	92,709	95,307	91,645
外部委託費	79,928	82,483	80,992
その他	181,526	194,294	190,301
	1,224,734	1,223,692	1,169,061
旅行事業費用	189,408	214,323	206,106
ホテル事業費用	—	—	61,415
その他の事業費用	144,858	193,776	191,281
営業費用合計	1,559,000	1,631,791	1,627,863
セグメント間取引	(174,008)	(228,353)	(230,395)
営業費用(連結)	¥1,384,992	¥1,403,438	¥1,397,468

に伴う競争の激化により単価が下落し、収入は前期比4.3%減となりました。

郵便事業の国内郵便では、「ゆうパック」を貨物扱いに変更したことなどにより、輸送重量、収入ともに前期を下回りました。国際郵便は、景気減速の中でも積極的な取り込みを行った結果、日本発は欧州方面以外の全方面が、海外発は欧州・アジア発が好調で、輸送重量、収入ともに前期を上回りました。

営業費用は、上半期までの原油価格高騰により燃油費が373億円増加する一方、運航機材の小型化や一部路線の休止・減便などによる供給量の削減、および役員報酬カットと販売管理費や人件費の削減などの緊急対策により、前期とほぼ同額の1兆2,247億円となりました。以上の結果、営業利益は、前期比93.9%減の47億円となりました。

営業費用の内訳は以下の通りです。

〈燃油費及び燃料税〉

燃油費及び燃料税は、上半期までの継続的な原油価格高騰の影響から、前期比14.0%増の3,034億円となりました。航空運送事業の営業費用に占める割合は、前期の21.7%から24.8%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1.4%減少となったため、国際線が

前期比1.2%増加、貨物機が前期比29.8%増加となりましたが、空港使用料は前期比4.6%減の1,011億円となりました。

〈航空機材賃借費〉

航空機材賃借費は前期比5.4%減少し599億円となりました。これは、リース期間の終了した機材の買取などを進め、前期末のリース機数82機に対し、当期は71機となったことによるものです。

〈減価償却費〉

減価償却費は前期比2.5%減少の1,100億円となりました。自社保有機全体では5機増えて139機になりましたが、リース期間終了後の機材買取の増加などにより、減価償却費は減少しました。

〈整備部品・外注費〉

整備部品・外注費は前期比2.5%増加の633億円となりました。これは、エンジン整備の外注増が主な要因です。

〈人件費〉

人件費は前期比3.7%減少の2,325億円になりました。これは、これまで進めてきた生産性向上によるオペレーションコストの削減に加え、業績連動賞与の削減をしたことによるものです。

〈販売手数料〉

販売手数料は収入の減少などにより、前期比2.7%減少の927億円となりました。

〈外部委託費〉

外部委託費は3.1%減少の799億円になりました。これは主に、国内線旅客および国際線旅客において、需給適合を進め、オペレーションコストの削減に努めたことによるものです。

〈その他の費用〉

その他の費用は前期比6.6%減少の1,815億円となりました。これは、緊急費用削減策の実施などによるものです。

旅行事業

売上高は、景気後退の影響による旅行需要の冷え込みに加え、燃油特別付加運賃の改定、食の問題や四川大地震による中国旅行の落ち込み、バンコクの空港閉鎖などにより、前期比12.4%減の1,887億円となりました。営業費用は、売上高が減少したものの価格競争の激化や仕入値の上昇などにより、前期比11.6%減の1,894億円にとどまり、営業損失は6億円となりました(前期は10億円の営業利益)。

その他の事業

需要の後退による全般的な売上の減少に加え、商事・物販事業を行っている全日空商事(株)の半導体事業や店舗事業が大きく減収となったことなどにより、前期比25.5%減の1,482億円となりました。一方で、営業費用は、前期比25.2%減の1,448億円となり、

その結果、営業利益は、前期比35.6%減の33億円となりました。

なお、従来、その他の事業に含めていた航空貨物に係るロジスティック事業は、グループにおける航空貨物事業の重要性が増したことおよび航空運送事業との関連性が高いことから、当期より航空運送事業に変更しています。

営業外損益・特別損益

営業外損益・特別損益は前期の308億円の利益に対し、120億円の損失となりました。前期比428億円悪化の主な要因は、前期にホテル事業資産の譲渡益1,329億円を計上したことによるものです。当期は、航空機およびエンジンの売却などによる資産売却益150億円を計上、金融収支は有利子負債の増加により、前期比で14億円の悪化となりました。また、投資有価証券評価損38億円を計上しました。

	単位: 百万円		
3月31日に終了した1年間	2009	2008	2007
受取利息及び配当金	¥ 2,868	¥ 4,610	¥ 5,353
支払利息	(14,832)	(15,049)	(17,708)
為替差損益	1,126	(1,653)	746
資産売却益	15,020	5,184	1,073
資産の売却損及び除却損	(8,213)	(8,974)	(8,402)
減損損失	—	(14,111)	(10,809)
持分法による投資損益	271	385	284
投資有価証券売却益	324	876	1,239
投資有価証券売却損	—	(14)	(315)
投資有価証券評価損	(3,893)	(3,825)	(215)
退職給付会計基準変更時差異の処理額	(6,534)	(6,634)	(6,713)
特別退職金	(660)	(1,217)	(600)
ホテル事業資産譲渡益	—	132,992	—
受取損害賠償金	678	—	—
保険差益	2,869	—	—
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)	—
独禁法手続関連費用	(2,105)	—	—
その他の収益	1,047	(8,185)	(5,059)
合計	¥(12,034)	¥ 30,835	¥(41,126)

当期純利益

以上の結果、税金等調整前当期純損益は、前期の1,152億円の利益から、44億円の損失となりました。

税金等費用は、税金等調整前当期純損失の計上により、前期の501億円から57百万円となりました。

当期純損益は、前期の641億円の利益から、42億円の損失となりました。1株当たり当期純利益は、前期の32.93円から-2.19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。

資金調達については、主として借入や社債発行により調達しており、バランスシートおよび金融収支改善のため、国内主要金融機関15社とコミットメントラインを締結しています。当期末における借入未実行残高は1,042億円です。

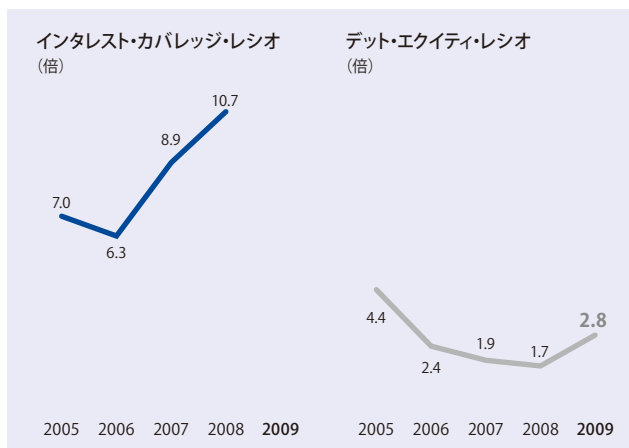
ANAグループにおける主たる設備投資である航空機材などの投資に対しては、国際協力銀行による債務保証制度を活用した金融機関からの借入が可能です。

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1,509億円の支出となり、財務キャッシュ・フローが1,145億円の収入となりました。その結果、現金及び現金同等物は前期末に比べて365億円減少し、期末残高は1,434億円になりました。

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、前期より営業利益が大幅に減少し、税金等調整前当期純損失が44億円となったことと、予定納付も含めた法人税等の支払額が、前期より1,143億円増加して1,201億円となったため、397億円の支出になりました。



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413億円支出が増加し、1,111億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、1,457億円の設備投資を行った一方で、航空機材の売却など有形固定資産売却による収入が425億円あったことによるものです。なお、前期はホテル資産売却による収入が2,459億円ありました。

フリー・キャッシュ・フロー

前述の通り、法人税等の支払額の増加により営業キャッシュ・フローが支出になったことで、フリー・キャッシュ・フローは、前期の959億円の収入から2,468億円支出が増加し、1,509億円の支出となりました。

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2,018億円収入が増加し、1,145億円の収入となりました。長期借入金の返済や社債償還、リース債務の返済を行った一方、手元流動性を高めるため資金調達を進め、長期借入金による2,057億円の収入、新規社債発行による199億円の収入がありました。株主還元面では、配当金の支払額が前期より38億円増加の97億円となり、自己株式の売却による収入・取得による支出が前期の1億円から53億円増加の55億円となりました。

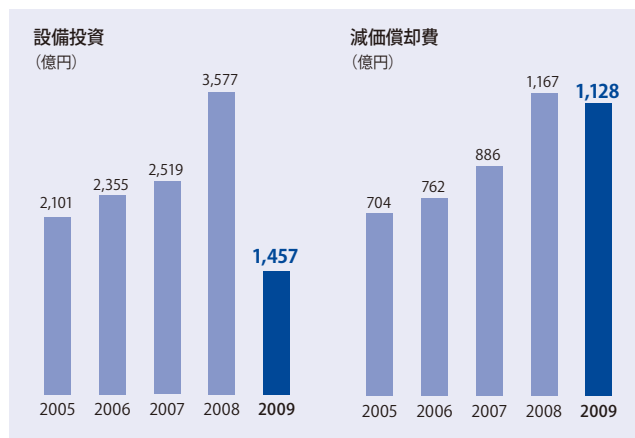
設備投資と機材調達

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、急激に悪化する需要動向を見据え、低燃費機材の導入や戦略的投資以外の投資抑制を行ったことから、前期比59.3%減少の1,457億円になりました。

セグメント別では、航空運送事業において前期比59.8%減の1,433億円、旅行事業で前期比90.8%減の2億円、その他の事業で前期比10.2%増の37億円となりました。



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。

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。

「ANAグループ 2008-11中期経営戦略」では、首都圏空港の拡張時期が明確になったことなどから、より経済性の高い航空機への更新を加速させる計画をたてていました。しかしながら、当期後半以降の急速な需要減退を踏まえ、事業規模を見直すとともに、機材調達計画の一部修正を行いました。ただし、ボーイング787型機をはじめとする省燃費機材の導入は優先課題として継続し、2012年3月期末には、全機材に占める省燃費機材の割合を約50%にする計画です。

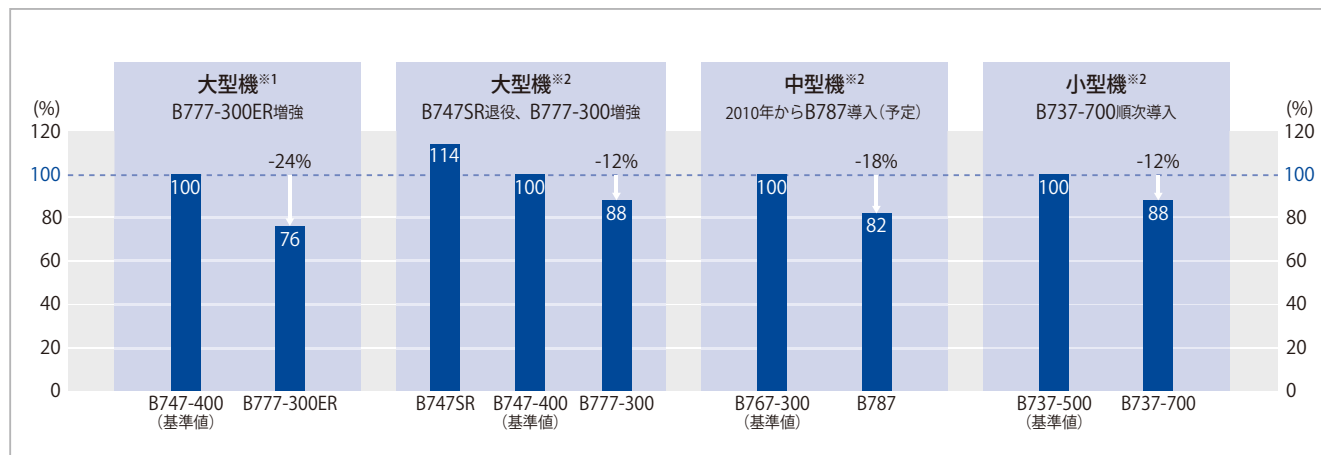
競争力強化に向けた最大のビジネスチャンスである首都圏空港の拡張時に、ANAグループが成長軌道に乗るための戦略的投資として、2010年3月期には16機の航空機導入を予定しています。主力機材であるボーイング777-300ER型機2機、ボーイング767-300ER型機1機、ボーイング737-800型機6機に加え、保有するボーイング767-300ER型機を改造した貨物専用機3機、ボンバルディアDHC8-400型機1機、さらにボーイング787型機3機を導入する予定です。一方、ボーイング747-400型機、エアバスA320-200型機をはじめとする航空機7機の退役により、低燃費機材の積極導入によるコスト構造改革を着実に進めていく計画です。

競争力強化に向けた最大のビジネスチャンスである首都圏空港の拡張時に、ANAグループが成長軌道に乗るための戦略的投資として、2010年3月期には16機の航空機導入を予定しています。主力機材であるボーイング777-300ER型機2機、ボーイング767-300ER型機1機、ボーイング737-800型機6機に加え、保有するボーイング767-300ER型機を改造した貨物専用機3機、ボンバルディアDHC8-400型機1機、さらにボーイング787型機3機を導入する予定です。一方、ボーイング747-400型機、エアバスA320-200型機をはじめとする航空機7機の退役により、低燃費機材の積極導入によるコスト構造改革を着実に進めていく計画です。

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ANAグループ運航機数は前期末から5機減少し、210機となりました。

機種別単位当たり燃料消費量比較



※1. 成田ーニューヨーク線1運航便当たり

※2. 国内線仕様機、東京ー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7機で、すべて購入しました。内訳は、ボーイング777-300型機1機、ボーイング767-300型機1機、ボーイングB737-800型機4機、ボーイング737-700型機1機です。

退役機材

当期にANAグループから退役した機材は12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2機、ボーイング737-500型機3機、フォッカーF50型機3機です。これにより、フォッカーF50型機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9機です。内訳は、ボーイング747-400型機1機、ボーイング777-300型機4機、ボーイング777-200型機3機、ボンバルディアDHC-8-400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、ボーイング747-400型機3機です。

ANAグループ運航機材一覧

2009年3月31日現在	合計	自社保有	リース
ボーイング747-400	15 (−4)	12 (−6)	3 (+2)
ボーイング777-300	20 (+1)	17 (+5)	3 (−4)
ボーイング777-200	23	18 (+3)	5 (−3)
ボーイング767-300	54 (−1)	43 (−1)	11
ボーイング767-300F(貨物専用機)	6 (+2)	2 (+2)	4
ボーイング737-800	4 (+4)	4 (+4)	0
ボーイング737-700	18 (+1)	14 (+1)	4
ボーイング737-500	21 (−3)	12 (−3)	9
エアバスA320-200	30 (−2)	15 (−1)	15 (−1)
ボンバルディアDHC-8-400	14	1 (+1)	13 (−1)
ボンバルディアDHC-8-300	5	1	4
フォッカーF-50	0 (−3)	0	0 (−3)
合計	210 (−5)	139 (+5)	71 (−10)

※1. ()内の数値は、対前年の増減を示しています。

※2. 2009年3月期より、ANAグループ会社が運航している機数のみを掲載しています(前年差異も同条件で算出)。

※3. ANAグループ外へのリース中機材5機は上記に含まれません。

財政状態

資産

当期末の総資産は、前期末から223億円減の1兆7,610億円になりました。

流動資産は、前期末比268億円減少して4,466億円となりました。これは、燃油・為替のヘッジ取引に関する繰延税金資産が前期末比393億円増加した一方、有価証券が447億円減少したことなどによるものです。

固定資産は前期末から44億円増加の1兆3,142億円となりました。新造機の取得やリース機材の買取りにより、16機の航空機を購入した一方、設備投資を抑制したことから、前期末と比べて航空機が246億円増加、リース資産が150億円減少しました。また、繰延税金資産が前期末比367億円増加した一方、建設仮勘定が前期末比354億円減少しました。

負債

当期末の負債は前期末に比べ1,078億円増加し、1兆4,352億円となりました。

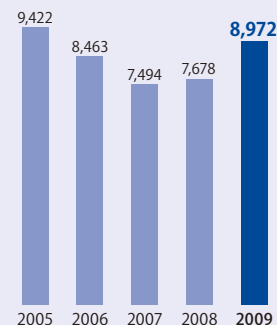
流動負債は、前期末から438億円減少の5,031億円になりました。これは、社債は減少したものの借入金が増加し、リース債務を除く短期有利子負債が前期末から370億円増加の1,576億円となった一方、税金等調整前当期純損益が損失計上となったことにより未払法人税等が前期末比799億円減少したことが主な要因です。

固定負債は、前期末から1,516億円増加の9,321億円となりました。これは、社債が前期末比100億円減少した一方、長期借入金が前期末から1,173億円増加したことによるものです。

有利子負債については、手元流動性を高めるため、新規借入や社債発行を行ったことから、前期末に比べて1,293億円増加の8,972億円となりました。

デット・エクイティ・レシオは前期末の1.7倍から2.8倍となりました。

有利子負債
(億円)



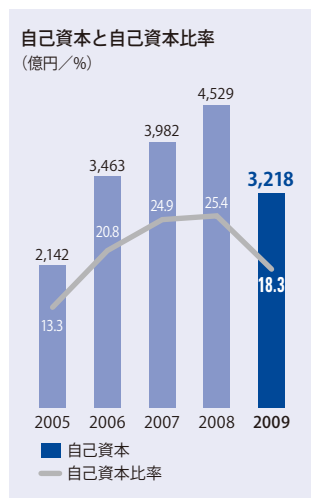
2009年3月31日現在	単位:百万円		
	2009	2008	2007
短期借入債務:			
銀行等からの借入金	¥ 46,571	¥ 2,580	¥ 3,500
1年内返済予定の長期借入金	81,111	68,022	110,224
1年内償還予定の社債	30,000	50,000	45,000
1年内返済予定のリース債務	11,780	15,797	—
	169,462	136,399	158,724
長期借入債務(1年内返済予定の長期借入金および償還する社債を除く):			
銀行等からの借入金	546,975	429,578	425,722
社債	135,000	145,000	165,000
リース債務	45,799	56,899	—
	727,774	631,477	590,722
有利子負債合計	¥897,236	¥767,876	¥749,446

純資産

純資産合計は、前期末から1,301億円減の3,257億円となりました。急速な円高と原油価格の急落により、ヘッジ取引の時価評価がマイナスとなったため、繰延ヘッジ損益が前期比1,048億円減少の825億円の損失となりました。加えて、5円配当の支払いと、当期純損失の計上により利益剰余金が前期末に比べて139億円減少したことから、自己資本は前期末から1,310億円減少の3,218億円となりました。

1株当たりの純資産額は前期の232.58円から66.08円減少して166.50円となりました。

自己資本比率は、前期末の25.4%から18.3%に低下しました。



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価格付けを「BBB+」から「A-」に格上げしました。

2009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

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、最終的に予定使用量の100%をヘッジする方針に基づき、対象期間の3年前から四半期ごとに約

3月31日現在／3月31日に終了した1年間	単位：百万円		
	2009	2008	2007
退職給付債務	¥(269,719)	¥(265,910)	¥(278,278)
年金資産	82,956	97,538	118,190
未積立退職給付債務	(186,763)	(168,372)	(160,088)
未認識純額	70,049	56,826	48,510
	(116,714)	(111,546)	(111,578)
前払年金費用	203	707	1,028
退職給付引当金	¥(116,917)	¥(112,253)	¥(112,606)
退職給付費用	¥ (20,984)	¥ (19,580)	¥ (19,634)
割引率	2.5%	2.5%	2.5%

8%ずつをヘッジすることとしています。2009年4月現在の各期のヘッジ率は、2010年3月期が約85%、2011年3月期が約60%、2012年3月期が約35%、2013年3月期が約5%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。2009年4月現在の各期のヘッジ率は、2010年3月期が約60%、2011年3月期が約40%、2012年3月期が約30%、2012年3月期が約20%です。

なお、2010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/バレル＝約20億円(単価上昇で費用増)

為替感応度：\$1＝1円＝約18億円(円安で費用増)

当期の配当と今期の予定

当期は大変厳しい環境下であらゆる諸施策を講じてきましたが、当期純損失を計上しました。

当期の配当については、「株主還元」「成長のための投資」「内部留保」の3点をバランスよく行っていくという利益配分方針の下、2010年の首都圏空港容量拡大をビジネスチャンスととらえ、成長軌道に乗せるために1株につき前期より4.00円減配の1.00円としました。

2010年3月期の期末配当予想につきましては、今後の収益動向等を見極める必要があると判断されるため、現時点では未定としています。

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などを総合的に勘案して決定してまいります。