

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48社(連結対象範囲は連結子会社64社、持分法適用会社25社)により構成されています。

ANAグループは、世界規模での景気変動や激変する経営環境に対応した事業基盤の再構築が必要との認識の下、グループ経営ビジョンの中で掲げた「アジアを代表する企業グループ」を目指し、2010年3月に策定した「ANAグループ2010-11経営戦略」を着実に実行してきました。最終利益の黒字必達と復配を経営の最優先課題として掲げながら、悲願であった羽田空港の国際化にも取り組んできました。

2011年3月期(当期)は、東日本大震災の影響を少なからず受けましたが、堅調な需要を背景に、首都圏空港容量の拡大に際して、新しいコンセプトの機材の導入や羽田空港からの国際線展開といったビジネスチャンスを着実に収益につなげてきました。さらには期初に計画した860億円を目標とする「コスト構造改革」を完遂した結果、順調な業績回復を図ることができ、最優先課題である黒字化と復配についても実現することができました。

中長期的な会社の経営戦略

今後の経営環境については、2015年までに、さらなる首都圏空港容量の拡大と航空自由化の進展が想定されており、既存の日系キャリアはもとより、アジア・欧米のネットワークキャリア、またLCC(低コスト航空会社)との本格的な競争時代を迎えます。

ANAグループは、持続的な成長を目指して、このグローバル競争を勝ち残る企業体質が必要との認識の下、2011年2月に「ANAグループ2011-12経営戦略」を策定しました。

策定直後に発生した東日本大震災による影響を見極めて、2012年3月期の単年度の業績目標は修正を行いました。21世紀を勝ち残れるエアライングループとなるために、2012年3月期および2013年3月期は「変化する事業環境に対応し、さらなる成長に向けて事業構造をより強固なしくみへ切り替える2カ年」と位置づけ、「経営資源の最大活用による経営効率の向上」と「強固な収入基盤とボラティリティリスク耐性の確立」を柱とし、以下に記載している、目指すべき方向性と戦略に重点を置いた取り組みを確実に遂行していきます。

ANAグループを取り巻く環境が大きく変化している中で、新たなLCC事業への展開も含めたビジネスモデルの変換を通じ、「クオリティ」「顧客満足」「価値創造」において「アジアを代表する企業グループを目指す」という経営ビジョンの実現に向けて、掲げる各戦略を着実に実行していきます。

経営環境

経済一般情勢

当期の日本経済は、設備投資や個人消費に持ち直しの動きが見られたものの、原油価格の高騰や金融資本市場の変動懸念、為替レートが円高基調で推移を続けるなど厳しい状況が続きました。加えて、東日本大震災の発生による未曾有の経済環境がもたらす急激な需要の減退や、夏以降の電力供給不安に対する経済活動の停滞や消費マインドの低下が懸念され、経営環境の先行きは不透明感が増す状況となりました。

ANAグループ2011-12経営戦略の概要

経営重点テーマ	経営資源の最大活用による経営効率の向上
	強固な収入基盤とボラティリティリスク耐性の確立
具体的な取り組み	基本品質・サービス品質の向上 ・顧客満足度を高め、世界最高水準(SKYTRAX社FIVE STAR)を目指す
	グループ運営体制の再編 ・オペレーション、販売体制を再編し、グループ会社をさらに統合
	現有資産・人員の最大活用による生産性の向上 ・現有リソースを最大限に活用して事業拡大を実現
	羽田国際化、ATI(独占禁止法適用除外)を契機とするグローバルマーケティングの深化 ・国内・国際セグメントにとらわれないマーケティング体制の構築とグローバル競争力の強化
	継続的な徹底したコスト削減の実施 ・前期に続くさらなる費用削減とユニットコストの低減
	財務体質の改善 ・フリー・キャッシュ・フローを確保するとともに有利子負債を削減

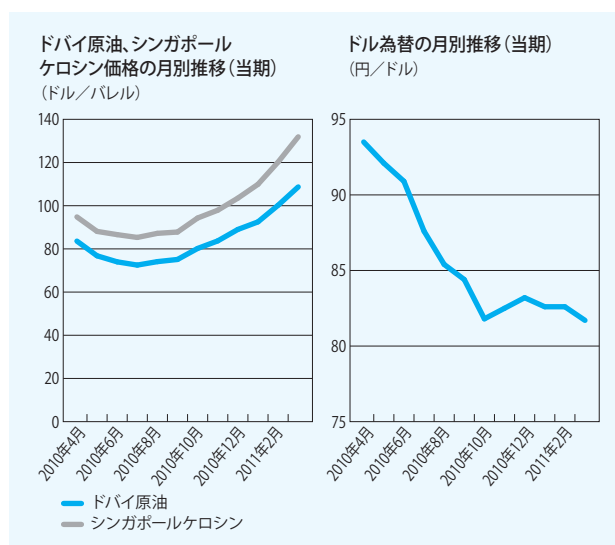
2012年3月期に入っても、主に旅行やレジャーなどの余暇需要の回復に関しては依然として不透明な状況が続いていますが、マクロ経済動向や企業業績の見通しには改善に向けた兆しも見え始めており、航空需要も震災直後の想定に比べると早いペースで回復に転じ始めている状況です。

原油価格・為替動向

当期の原油価格は、上半期は下降傾向でしたが、下半期は一転して上昇基調が続きました。当期末のドバイ原油価格は109.5ドル／バレル、当期平均価格では84.1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133.2ドル／バレル、当期平均価格では98.9ドル／バレルとなりました。

円ドル為替相場は、乱高下をしながら円高基調で推移を続け、2011年3月の震災発生後は、1ドル76円台に入るなど過去に例を見ない円高推移となりました。上半期においては平均89.0円／ドルとなり、下半期においては平均82.4円／ドルとなりました。結果、期中平均では85.7円／ドルとなりました。



航空需要動向

2010年における国際航空運送協会 (IATA) 加盟の航空会社による国際線定期航空輸送旅客数は7.5億人で前年比7.6%の増加、国内線定期航空輸送旅客数は10.5億人で7.2%の増加となりました。また、世界の定期航空貨物の輸送量は13.4%の増加となりました。(IATA World Air Transport Statistics, 2010)

2011年3月期の国内定期航空運送の旅客数は、8,220万人で前年比2.0%の減少となりました。幹線は3,466万人で前年比0.8%の減少、ローカル線も4,754万人で前年比2.9%の減少となりました。貨物重量は94万トンとなり、前年比1.9%減少しました。2011年3月期の本邦企業の国際航空輸送の旅客数

は、1,371万人となり前年比11.0%の減少となりました。方面別にはすべてのエリアで前年を下回りました。貨物重量は125万トンとなり、前年比0.9%減少しました。(国土交通省「航空輸送統計」速報)

2011年3月期(当期)の業績

営業収入・営業利益

当期の営業収入は、東日本大震災の影響は受けたものの、通期では世界的な景気回復や、航空運送事業における国際線事業を中心に需要の回復と首都圏空港拡張による事業環境の変化を着実に収益につなげたことから、前期比10.5%増の1兆3,576億円となりました。

営業費用は、期初に策定した860億円のコスト構造改革を完遂した結果、事業規模拡大により営業収入が増加する中でも1兆2,898億円と、前期から0.6%、72億円の増加にとどめることができました。その結果、営業利益は前期から1,220億円改善の678億円(前期は542億円の営業損失)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、首都圏空港容量の拡大やビジネス需要が顕著に回復したことなどにより、前期比11.9%増の1兆2,182億円となりました。(事業別の詳細については、P26～41の「事業概況」をご参照ください)

国内線旅客事業は、需要が堅調に回復する中で、羽田空港の拡張や競合他社の供給調整の結果、国内旅客市場の需給構造が大きく変化することとなり、当期の旅客数が前期比1.7%増加、旅客単価は前期比1.7%増加となりました。その結果、国内線旅客収入は前期比3.4%増加し、前期より216億円の増収となりました。

国際線旅客事業については、ビジネス需要を中心に顕著な回復を見せており、羽田空港国際化を中心とした路線ネットワーク拡充のほか、需要に応じた機材の適正配置を実施するなど、引き続き需給適合を進めたことから、当期の旅客数は前期比10.8%増加し、旅客単価は前期比18.3%増加となりました。その結果、国際線旅客収入は前期比31.1%増加し、前期より665億円の増収となりました。

貨物郵便事業では、国内線貨物収入が前期比1.8%増の324億円となりました。国際線貨物は、アジア域内を中心とした需要を積極的に取り込むとともに、「沖縄貨物ハブネットワーク」が順調に推移したことから、当期の輸送重量、単価はともに前期を上回り、国際線貨物収入は前期比54.4%増の860億円となりました。郵便に関しては、国内郵便、国際郵便ともに前期に比べ減収となりました。

3月31日に終了した1年間	単位：百万円		
	2011	2010	2009
「航空運送事業」費用：			
燃油費及び燃料税	¥ 256,292	¥ 249,920	¥ 303,439
空港使用料	93,842	92,443	101,171
航空機材賃借費	63,934	60,383	59,936
減価償却費	116,287	111,366	110,064
整備部品・外注費	46,296	56,286	63,397
人件費	243,347	229,760	232,564
販売費	67,098	76,577	92,709
外部委託費	83,804	81,521	79,928
その他	186,888	188,388	181,526
	1,157,788	1,146,644	1,224,734
「旅行事業」費用	156,744	166,994	189,408
「その他」費用	134,150	134,143	144,858
営業費用合計	1,448,682	1,447,781	1,559,000
セグメント間取引	(158,837)	(165,181)	(174,008)
営業費用（連結）	¥1,289,845	¥1,282,600	¥1,384,992

営業費用は、販売手数料の見直し、人件費や外部委託費の削減などを中心に、期初計画段階で860億円に達するコスト削減対策を完遂した結果、事業規模拡大局面であっても当期の営業費用は前期より111億円の増加にとどめることができ、前期比1.0%増加の1兆1,577億円となりました。

以上の結果、営業利益は605億円（前期は営業損失579億円）となりました。

営業費用の内訳は上記のとおりです。

〈燃油費及び燃料税〉

燃油費及び燃料税は、前期比2.5%増の2,562億円となり、航空運送事業の営業費用に占める割合は、前期の21.8%から22.1%となりました。

燃料消費量に関しては、国内線を中心とした需給調整に加えて、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）などの対策を講じた結果、一定程度抑制されましたが、国際線の生産量拡大によって全体の消費数量は増加しました。

為替が円高基調となったことは費用削減要因となりましたが、前期に比べ燃油市況水準が高値圏で推移を続けたため、燃油費の増加要因となりました。

なお、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たヘッジ取引を実施しており、当期の最終的なヘッジ率は全体消費量の85%となりました。

〈空港使用料〉

運航回数は、国内線が前期比2.9%の増加、国際線が前期比5.4%の増加、貨物機が前期比48.7%増加しました。空港使用料は、主に国際線運航回数が増加したことから、前期比1.5%増の938億円となりました。

〈航空機材賃借費〉

航空機材賃借費は前期比5.9%増加し、639億円となりました。リース機数は、前期末と変わらず70機となりましたが、国内航空会社との提携路線数が増加したことにより座席買取費用が増えました。

〈減価償却費〉

減価償却費は前期比4.4%増加し1,162億円となりました。自社保有機全体では前期から1機増えて152機となり、機材償却費を中心に増加しました。

〈整備部品・外注費〉

整備部品・外注費は前期比17.7%減少の462億円となりました。これは、海外整備の内注化を推し進めたことと、エンジンの整備などが減少したことなどが主な要因です。

〈人件費〉

人件費は前期比5.9%増加の2,433億円になりました。コスト構造改革による費用削減を計画どおり実行し、一時金の水準の見直しや管理職賃金の減額などを行いました。当期の業績が大きく改善したことから、業績連動で支給する期末一時金を引き当てたことなどが増額要因です。

〈販売費〉

販売費は、前期比 12.4% 減少の 670 億円となりました。国内販売手数料の見直しや販売企画費を削減したことが主な要因です。

〈外部委託費〉

外部委託費は、新たに連結対象とした子会社の費用や、外航受託ハンドリングなどが増加した一方で、需給適合を進めた結果、オペレーションコストの削減につながり、前期比 2.8% 増加の 838 億円にとどまりました。

〈その他の費用〉

その他の費用は、広告宣伝費や旅費交通費の削減に努めた一方で、羽田国際線展開に伴う賃借費やサービス経費などが増加したことにより、前期比 0.8% 減の 1,868 億円となりました。

旅行事業

国内旅行では、各地から東京方面への商品が好調に推移したものの、上半期には北海道・沖縄・九州などの主力方面が低迷したことに加えて、期末には東日本大震災の影響により、当期の国内旅行売上高は前期を下回りました。

海外旅行では、尖閣諸島問題をはじめとして海外旅行需要

を減退させる事象が頻繁に発生したにもかかわらず、羽田発着商品の販売が好調に推移したことなどにより海外旅行売上高は前期を上回りました。

以上から、旅行事業の売上高は、前期比 4.5% 減の 1,593 億円となりました。営業費用は、コスト削減を実施した結果、前期比 6.1% 減の 1,567 億円となり、営業利益は 26 億円(前期は営業損失 18 百万円)となりました。

旅行事業内訳

	単位：百万円	
	2011	2010
国内パッケージ商品収入	127,627	132,459
国際パッケージ商品収入	21,558	21,189
その他の収入	10,196	13,328
営業収入合計	159,381	166,976
営業費用合計	156,744	166,994
営業利益合計	2,637	-18

その他

商事・物販事業を行っている全日空商事(株)、航空会社・旅行会社向けの国際線予約・発券システムを提供している(株)イン

3月31日に終了した1年間	単位：百万円		
	2011	2010	2009
受取利息及び配当金	¥ 2,597	¥ 2,672	¥ 2,868
支払利息	(19,314)	(18,160)	(14,832)
為替差損益	1,437	1,694	1,126
資産売却益	414	1,092	15,020
資産の売却損及び除却損	(12,116)	(14,068)	(8,213)
減損損失	(315)	(1,253)	—
持分法による投資損益	684	(204)	271
投資有価証券売却益	—	18	324
独禁法関連引当金戻入益	16,729	—	—
投資有価証券評価損	(3,536)	(644)	(3,893)
退職給付会計基準変更時差異の処理額	(6,425)	(6,423)	(6,534)
特別退職金	(192)	(4,467)	(660)
和解金	(6,835)	—	—
資産除去債務会計基準の適用に伴う影響額	(2,130)	—	—
厚生年金基金代行返上益	38	1,723	—
受取損害賠償金	76	273	678
保険差益	—	—	2,869
独禁法関連引当金繰入額	—	(648)	—
独禁法手続関連費用	(693)	(856)	(2,105)
その他の収益	(3,169)	(2,095)	1,047
合計	¥(32,750)	¥(41,346)	¥(12,034)

フィニトラベルインフォメーションについては増収となりましたが、ANAならびにグループ企業のシステム開発や保守運用を受託している全日空システム企画(株)は、開発案件の減少により減収となりました。

以上から、その他の売上高は、前期比1.1%増の1,389億円となりました。一方で、コスト削減に努めたことにより、営業費用は前期からほぼ横ばいの1,341億円となり、その結果、営業利益は前期比44.0%増の48億円となりました。

その他内訳

	単位：百万円	
	2011	2010
商事・物販収入	93,799	92,958
情報通信収入	24,950	25,780
ビル管理収入	17,226	15,132
その他の収入	2,988	3,616
営業収入合計	138,963	137,486
営業費用合計	134,150	134,143
営業利益合計	4,813	3,343

※ 当期からセグメントの区分を、報告セグメント(「航空運送事業」および「旅行事業」と「その他」に変更しており、これに伴い、2010年3月期の数値については遡及修正しています。

営業外損益・特別損益

営業外損益・特別損益は前期の413億円の損失に対し、327億円の損失となりました。前期比85億円良化の要因としては、前期に44億円を計上した早期退職者募集に伴う特別退職金が42億円減少したことや、前期に140億円を計上した航空機関連ならびにその他の固定資産売却損及び除却損が前期から19億円減少したことに加えて、欧州当局関連の独禁法関連引当金戻入益を167億円計上しました。

その一方で、米国司法省との間の反トラスト法関連の司法取引に際しての和解金68億円、資産除去債務会計基準適用に伴う影響額21億円などを計上しています。

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955億円の損失から、350億円の利益となりました。法人税等の合計は120億円となり当期純利益は、前期の573億円の損失から、233億円の利益となりました。1株当たり当期純利益は、前期の-24.67円から9.29円となりました。

なお、包括利益については、その他有価証券評価差額金がマイナスとなったものの、繰延ヘッジ損益が182億円のプラスとなったことから、383億円となりました。

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資金マネジメントの基本方針としています。また、中長期的な競争力強化のための戦略投資を持続的にを行いながら、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います。また、有事においても事業運営に必要な資金を確保するために、国内主要金融機関14社と合計1,000億円のコミットメントラインを締結しています。当期末におけるコミットメントラインは、全額未実行となっています。

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製品輸入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642億円の収入となり、財務キャッシュ・フローは105億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534億円増加し、期末残高は2,016億円になりました。

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、業績が好調に推移したことに伴い税金等調整前当期純利益が前期の955億円の損失に比べて1,306億円増加して350億円の利益となり、減価償却費等の非資金項目、営業活動に係る債権・債務および税金等を加減算した結果、前期より1,208億円増加して2,038億円の収入となりました。

	2011	2010	2009	2008	2007
デット・エクイティ・レシオ(倍)	1.8	2.0	2.8	1.7	1.9
インタレスト・カバレッジ・レシオ(倍)	10.7	4.6	—	10.7	8.9

※ 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1,122億円支出が減少し、1,396億円の支出となりました。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2,116億円

の設備投資を行った一方、航空機材の売却後リースバックなどの有形固定資産売却による収入381億円がありました。また、譲渡性預金への預け入れと払い戻しとして、有価証券の取得による支出1,064億円と売却による収入1,428億円も含まれています。

フリー・キャッシュ・フロー

前述のとおり、営業キャッシュ・フローが2,038億円の収入になり、投資活動によるキャッシュ・フローの支出が1,396億円となったため、フリー・キャッシュ・フローは、642億円の収入となりました。(前期は1,689億円の支出)

財務活動によるキャッシュ・フロー

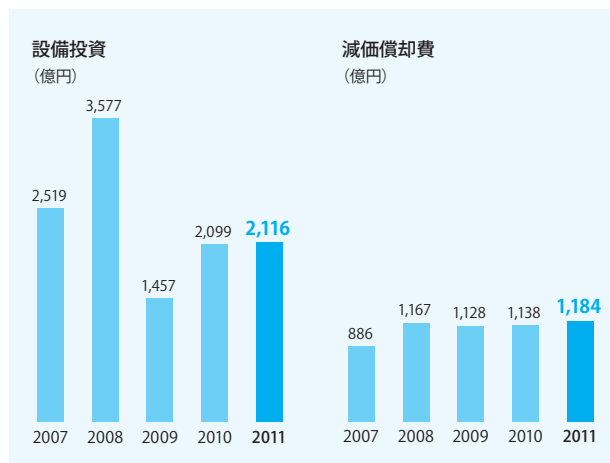
財務活動によるキャッシュ・フローは、前期から1,843億円支出が増加し105億円の支出となりました。長期借入金の返済や社債償還などを行う一方、手元流動性を高めるため資金調達を進め、長期借入により1,615億円の収入がありました。

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、戦略機材ボーイング787型機など航空機を中心に投資を行い、前期比0.8%増加の2,116億円になりました。

セグメント別では、航空運送事業においては前期比1.3%増の2,105億円、旅行事業では106.1%増の68百万円、その他では前期比38.9%増の47億円となりました。



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、ネットワーク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。

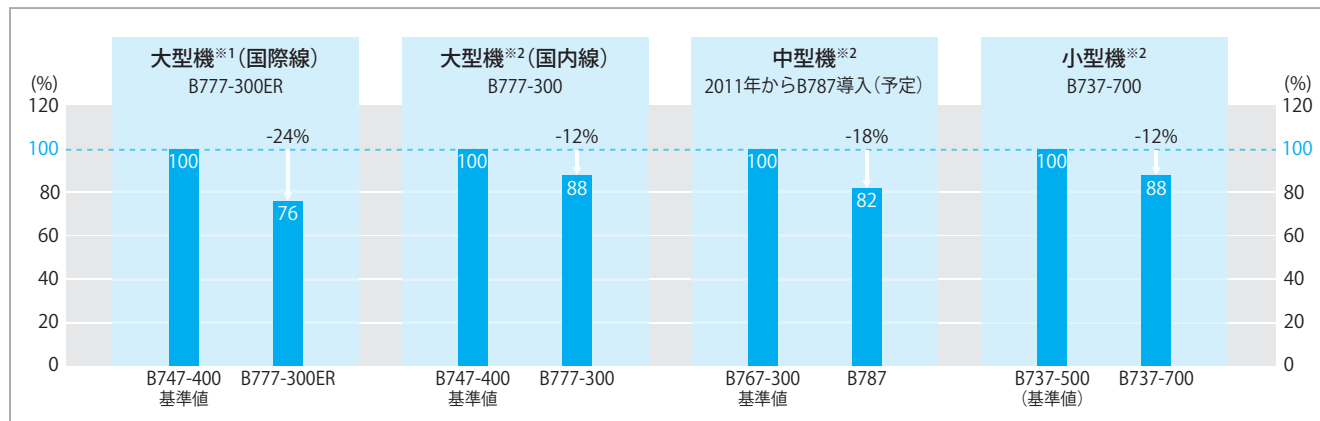
ANAグループのフリート戦略は、「低燃費機材の導入によるコスト競争力の強化」「中小型機比率の向上による需給適合の推進」「機種統合による生産性の向上」の3つの方針で進めています。

中長期的な使用を前提とした戦略機材については、購入・自社保有することを基本とし、短期的な使用、あるいは生産調整的な導入機材については、リースの活用を含めて、都度最適な経済条件による調達手段を選択しています。

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ANAグループ運航機数は前期末から12機増加し222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18機で、すべて購入しています。内訳は、ボーイング777-300型機5機、ボーイング767-300型機5機、ボーイング737-800型機7機、ボンバルディアDHC-8-400型機1機です。

上記のうち、ボーイング767-300型機4機、ボーイング737-800型機1機を売却した後、リースバックしています。

退役機材

当期にANAグループから退役した機材は5機で、すべて返却しています。内訳は、ボーイング747-400型機2機、ボーイング767-300F型機1機、エアバスA320-200型機1機、ボーイング737-500型機1機です。

賃貸機材

当期にANAグループからグループ外に賃貸している機材は、前期からボーイング737-500型機が1機、CRJ700型機が1機増え、11機となりました。内訳は、ボーイング767-300型機1機、ボーイング737-500型機4機、ボーイング737-400型機4機、CRJ700型機2機です。

運用航空機数一覧

2011年3月31日現在	合計	自社保有	リース
ボーイング747-400	11 (-2)	10	1 (-2)
ボーイング777-300	26 (+5)	23 (+5)	3
ボーイング777-200	23	18	5
ボーイング767-300	54 (+3)	39 (-1)	15 (+4)
ボーイング767-300F(貨物専用機)	10 (+1)	7 (+2)	3 (-1)
ボーイング737-800	15 (+7)	14 (+6)	1 (+1)
ボーイング737-700	18	14	4
ボーイング737-500	17 (-2)	9 (-1)	8 (-1)
エアバスA320-200	28 (-1)	15	13 (-1)
ボンバルディアDHC-8-400	15 (+1)	2 (+1)	13
ボンバルディアDHC-8-300	5	1	4
合計	222(+12)	152(+12)	70 (±0)

※1. ()内の数値は、対前年の増減を示しています。

※2. ANAグループ会社の運航している機数のみを掲載しています。

※3. ANAグループ外への賃貸機材(当期末11機、前期末9機)は含みません。

※4. ボーイング767-300型機からボーイング767-300F型機への改修機2機が含まれています。

2012年3月期の機材調達計画

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が実現した2012年3月期は、ANAグループがさらなる成長軌道に乗るための戦略的投資として、21機の航空機

導入を予定しています。このうち、次世代機として、中型機でありながら航続距離が長く、燃費効率にも優れる戦略機材ボーイング787型機を期末までに12機を導入する予定です。その他では、主力機材であるボーイング767-300ER型機4機、ボーイング737-800型機2機、ボンバルディアDHC-8-400型機3機の導入を予定しています。一方、エアバスA320-200型機をはじめとする航空機13機の退役により、機種統合を推進するとともに、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ます。

財政状態

資産

当期末の総資産は、前期末から689億円増の1兆9,280億円となりました。

流動資産は、前期末比506億円増加して4,721億円となりました。これは、現金及び預金が前期末比237億円増加したことや、燃油・為替のヘッジ取引に関するデリバティブ資産が増加したことなどによるものです。現金及び預金と有価証券を合わせた手元流動性は170億円の増加となりました。

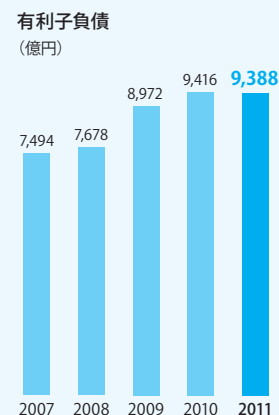
固定資産は、今後導入予定の航空機に対する前払いの実行、航空機の取得や改修、羽田空港国際線ターミナルの施設展開などにより前期末から185億円増加の1兆4,553億円となりました。航空機関連の内訳としては、新造機を18機、改修機を2機取得し、リース機材を5機返却、5機を売却後リースバックしたことから、前期末と比べて航空機が684億円増加、リース資産が78億円減少、建設仮勘定が362億円減少しました。

また、繰延税金資産は黒字転換により税務上の繰越欠損金が増加したことなどから、前期末比175億円減少しました。

負債

当期末の負債は前期末に比べ226億円増加し、1兆4,016億円となりました。

流動負債は、前期末から250億円減少の4,475億円となりました。1年内返済予定の長期借入金152億円増加した一方で、短期借入金289億円減少し、1年内償還予定の社債は200億円減少しました。また、特別利益に戻し入れた独禁法関連引当金は167億円減少しています。



2011年3月31日現在	単位：百万円		
	2011	2010	2009
短期借入債務：			
銀行等からの借入金	¥ 166	¥ 29,096	¥ 46,571
1年内返済予定の長期借入金	115,036	99,820	81,111
1年内償還予定の社債	20,000	40,000	30,000
1年内返済予定のリース債務	11,193	11,859	11,780
	146,395	180,775	169,462
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	665,161	628,609	546,975
社債	95,000	95,000	135,000
リース債務	32,263	37,307	45,799
	792,424	760,916	727,774
有利子負債合計	¥938,819	¥941,691	¥897,236

固定負債は、前期末から476億円増加の9,540億円となりました。これは、長期借入金が前期末から365億円増加したことなどによるものです。

有利子負債については、以上のとおりの新規借入や社債発行を行う一方で、約定弁済や社債償還も進めたことから、前期末に比べて28億円減少の9,388億円となりました。

デット・エクイティ・レシオは前期末の2.0倍から0.2ポイント改善し1.8倍となりました。

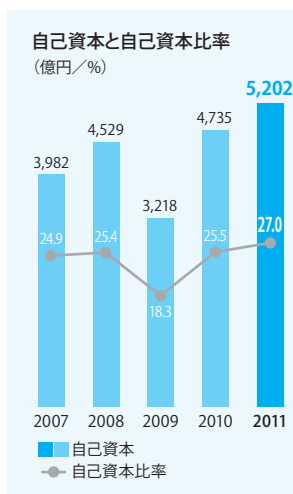
純資産

純資産合計は、前期末から462億円増の5,263億円となりました。

資本剰余金は1,963億円、利益剰余金は当期純利益の計上により303億円増加して、948億円となりました。

また、その他の包括利益累計額は、その他有価証券評価差額金が23億円減少した一方、燃油と為替のヘッジ取引に関する繰延ヘッジ損益が182億円増加となったことから、前期に比べて154億円増加して34億円となりました。

結果として、自己資本は前期末から467億円増加の5,202億円となり、自己資本



比率は、前期末の25.5%から1.5ポイント上昇し27.0%となりました。

1株当たりの純資産額は前期の188.93円から18.42円増加して207.35円となりました。

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います。

2011年3月31日現在の格付けは以下のとおりです。

	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
アウトルック	2010年12月 ネガティブ→安定的	2011年1月 ネガティブ→安定的

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、早期退職制度を利用し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。

3月31日現在／3月31日に終了した1年間	単位：百万円		
	2011	2010	2009
退職給付債務	¥(269,579)	¥(268,131)	¥(269,719)
年金資産	95,924	96,703	82,956
未積立退職給付債務	(173,655)	(171,428)	(186,763)
未認識額純額	50,267	52,220	70,049
	(123,388)	(119,208)	(116,714)
前払年金費用	12	217	203
退職給付引当金	¥(123,400)	¥(119,425)	¥(116,917)
退職給付費用	¥ (22,705)	¥ (23,731)	¥ (20,984)
割引率	1.6～2.5%	2.5%	2.5%

燃油および為替ヘッジについて

これまでANAグループでは、営業費用に大きな影響を与え、価格変動リスクを抑制し、費用の平準化を図ることを目的として、燃油および為替に対する継続的なヘッジ取引を行っています。

一方、今後、ANAグループの国際線の事業規模が拡大していく中で、燃油特別付加運賃を中心とした収入の増減と燃油市況の騰落の相関関係を検討していくことが重要であり、加えて、外貨建ての収入も増えてきていることから、外貨キャッシュ・フローの効率的な管理を推進する必要性も生じています。こうした状況を踏まえ、コストを平準化するというヘッジ本来の目的を維持しながら、より収支安定化に重点を置いたしくみが必要と考え、ヘッジの方針を一部修正しました。収支の安定化にとって最適と考えられる燃油と為替のヘッジ率を機動的に追求しながら、ヘッジオペレーションを行っています。

燃油ヘッジは、前述の観点から設定した目標ヘッジ率に向けて、対象期間の3年前から段階的にヘッジを進めています。2011年3月末現在のヘッジ率は、2012年3月期が約60%、2013年3月期が約25%、2014年3月期が約5%となっています。

為替ヘッジは、燃油費や航空機などを対象とした年間のUSドル支払相当額から外貨収入を充当できる部分を除き、最長で対象期間の5年前から段階的にヘッジを行っています。2011年3月末現在のヘッジ率は、2012年3月期が約60%、2013年3月期が約30%、2014年3月期が約20%、2015年3月期が約10%、2016年3月期が約5%です。

なお、2012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とおりです(2011年6月末時点)。

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23億円(円安で費用増)

利益配分

利益配分に関する基本方針

ANAグループとしては、株主の皆様に対する還元を経営の重要課題ととらえており、当該期の業績動向に加え、厳しさを増す経営環境の下、中長期にわたり安定した経営基盤とさらなる収益性を確保していくためには多額の設備投資が必要であることも考慮しつつ、利益配分を実施しています。

当期の配当と今期の予定

当期の配当については、今後、より激化することが予想される競争環境下においても着実に利益成長を図っていくために、より一層の内部留保充実・財務体質強化という基本方針を踏まえたうえで検討した結果、1株当たり配当金は2.00円とさせていただきます。

2012年3月期の利益配分につきましては、基本方針を踏まえながら経営環境や業績動向などを総合的に勘案した結果、東日本大震災の影響からの需要回復見通しと追加的なコスト削減対策の実施計画を踏まえた2012年3月期の業績予想(2011年7月29日発表)に基づき、1株当たり2.00円の配当を予定しています。