

平成21年3月期 第2四半期決算について

ANAグループでは、本日10月31日(金)、平成21年3月期 第2四半期決算の概況を取りまとめました。詳細は別添の「第2四半期決算短信」をご参照ください。

1. 平成21年3月期 第2四半期の連結業績

(1) 連結経営成績

概況

- ・ 国際線旅客は、中国線の低迷や世界経済の減速に伴う欧米線のビジネス需要に陰りが見えるなかでも、増収となりました。また、アジア域内での旺盛な需要に支えられ、国際線貨物収入は好調に推移しました。
- ・ 一方、国内線旅客においては、総需要の低迷と厳しい競争環境を踏まえ、さらなる収益力の向上に努めましたが、提供座席数減少もあり減収となりました。
- ・ 費用面では、原油市況の高騰を受けて燃油費が大幅に増加しましたが、各種のコスト抑制に努めた結果、営業費用は73億円の増加にとどまりました。

これらの結果、当期の連結経営成績は、営業利益が498億円、経常利益は395億円、四半期純利益は220億円となりました。

単位：億円(億円未満は切り捨て)

【連結経営成績】	平成21年3月期 第2四半期累計期間	平成19年9月中間期	増減	前年 同期比 (%)
営業収入	7,533	7,632	▲ 99	98.7
営業費用	7,034	6,961	73	101.0
営業利益	498	670	▲ 172	74.3
営業外損益	▲ 103	▲ 103	0	—
経常利益	395	567	▲ 172	69.6
特別損益	▲ 8	1,120	▲ 1,128	—
四半期(中間)純利益	220	1,055	▲ 834	20.9

単位：億円(億円未満は切り捨て)

【セグメント情報】	平成21年3月期 第2四半期累計期間		平成19年9月中間期		増減	
	売上高	営業利益	売上高	営業利益	売上高	営業利益
航空運送事業	6,668	482	6,661	627	7	▲ 145
旅行事業	1,024	2	1,139	18	▲ 114	▲ 16
その他の事業	748	11	973	25	▲ 225	▲ 13

連結子会社77社 持分法適用非連結子会社5社 持分法適用関連会社18社

国内線旅客事業

- ・ 航空需要が全般的に低迷し、競合他社や他交通機関との競争が一層激化する中、需給適合の強化や低燃費の新型機材の導入、路線ネットワークの再編を図り、収益力の向上に努めました。
- ・ 営業面においては、「ビジネスきっぷ」などの新運賃設定による価格競争力の強化や、夏期多客期における「旅割」設定便の大幅拡大など、プレジャー需要の喚起を図りました。

結果として、4月の運賃改定および需要動向に応じた各種施策により旅客単価は向上しましたが、提供座席数を抑えるなかで旅客数が減少し、売上高は前年同期実績を下回りました。

(売上高の億円未満は切り捨て)

【国内線旅客事業】	平成21年3月期 第2四半期累計期間	平成19年9月中間期	増減	前年 同期比(%)
売上高(億円)	3,725	3,812	▲86	97.7
旅客数(千人)	22,281	23,036	▲754	96.7
座席キロ(百万座席キロ)	30,452	31,699	▲1,246	96.1
旅客キロ(百万人キロ)	19,542	20,167	▲624	96.9
利用率(%)	64.2	63.6	0.6	-

国際線旅客事業

- ・ 欧州線を中心とするビジネス需要やアジア路線のプレジャー需要が堅調に推移したものの、北米、中国路線ではサブプライムローン関連や食の安全の問題などもあり低調な展開となりました。加えて、期後半における世界経済の急激な減速により、ビジネス需要はさらに鈍化しております。
- ・ このような状況の中でも、4月より開設した羽田＝香港線の平均利用率が約80%と好調に推移しました。
- ・ 営業面においては、4月搭乗分より設定した「スーパーエコ割」が個人旅行需要を取り込み、旅客数の増加に大きく貢献しました。

結果として、旅客数は前年同期実績をやや下回りましたが、燃油特別付加運賃(燃油サーチャージ)改定により旅客単価は向上したことから、売上高は前年同期実績を上回りました。

(売上高の億円未満は切り捨て)

【国際線旅客事業】	平成21年3月期 第2四半期累計期間	平成19年9月中間期	増減	前年 同期比(%)
売上高(億円)	1,656	1,621	35	102.2
旅客数(千人)	2,335	2,424	▲88	96.3
座席キロ(百万座席キロ)	14,227	14,112	114	100.8
旅客キロ(百万人キロ)	10,376	10,764	▲387	96.4
利用率(%)	72.9	76.3	▲3.3	-

貨物事業

- ・ 国内線は、4月から運賃体系を改定したことにより、収入単価の改善と低需要時間帯の販売が増加し、収益性が向上しました。
- ・ 国際線は、日本発の輸出貨物が伸び悩んだものの、アジア・中国発北米・欧州向けやアジア域内流動貨物を積極的に取り込み、北米・欧州発日本向け貨物も増加しました。さらに、国際エクスプレス事業の新会社であるオールエクスプレスの営業開始や、旅客機から改修したボーイング767型貨物専用機を世界で初めて導入するなど生産規模を拡大しました。

結果として、国内線、国際線ともに輸送重量、売上高ともに前年同期実績を上回りました。

(売上高の億円未満は切り捨て)

【貨物事業】		平成21年3月期 第2四半期累計期間	平成19年9月 中間期	増減	前年 同期比(%)
国内線	売上高(億円)	165	150	14	109.8
	輸送重量(千トン)	235	225	10	104.5
	輸送量(百万トンキロ)	229	217	11	105.5
国際線	売上高(億円)	414	342	71	120.9
	輸送重量(千トン)	197	159	38	124.2
	輸送量(百万トンキロ)	915	777	137	117.7

(2) 連結財政状態

- ・ 資産の部では、資金運用に伴う譲渡性預金などが増加する一方で、航空機の更新に伴い固定資産が減少しました。
- ・ 有利子負債は、新規の借入及び社債の発行により759億円増加しました。
- ・ 自己資本は、4億円増加の4,534億円、自己資本比率は前期末と同様25.4%となりました。また、D/Eレシオは1.9倍となりました。

(億円未満は切り捨て)

【連結財政状態】	平成21年3月期 第2四半期	平成20年3月期	増減
総資産(億円)	17,819	17,833	▲14
自己資本(億円) (注1)	4,534	4,529	4
自己資本比率(%)	25.4	25.4	0
有利子負債残高(億円) (注2)	8,438	7,678	759
D/Eレシオ(倍) (注3)	1.9	1.7	0.2

注1: 自己資本は純資産合計から少数株主持分を控除しています。

注2: 有利子負債残高にはオフバランスリース負債は含みません。

注3: D/Eレシオ = 有利子負債残高 ÷ 自己資本

(3) 連結キャッシュ・フローなどの状況

- ・ 営業活動によるキャッシュ・フローは、税金等調整前当四半期純利益に、減価償却費や税金の支払などの調整の結果、264億円の収入となりました。
- ・ 投資活動によるキャッシュ・フローは、航空機関連の投資を行った結果、434億円の支出となりました。
- ・ 財務活動によるキャッシュ・フローは、借入金の返済を進める一方、新規の借入や社債発行により資金調達を行った結果、559億円の収入となりました。

単位：億円(億円未満は切り捨て)

【連結キャッシュ・フローなど】	平成21年3月期 第2四半期累計期間	平成19年9月中間期
営業活動によるキャッシュ・フロー	264	1,115
投資活動によるキャッシュ・フロー	▲434	1,302
財務活動によるキャッシュ・フロー	559	▲1,016
現金および現金同等物期末残高	2,190	3,126
減価償却費	553	464

2. 通期の見通し

- ・ 当初予想していなかった世界規模での景気減速により、航空需要全体の急激な減少が明らかとなっております。
- ・ 需要の減少に伴う収入減に対応すべく、各種コスト削減に取り組んでまいりましたが、直近の需要の落ち込みは期初に発表した業績予想の前提を大きく超えるものとなっております。
- ・ 上記の厳しい環境に対応するため、当社は今後、緊急のコスト削減対策を実施し、あらゆる分野において削減可能な費用の洗い出しを進め、収益へ与える影響を最小限にとどめる対策を講じます。加えて、各種営業施策の展開により、増収に努めてまいります。

かかる状況から、あらためて今後の見通しについて精査した結果、業績予想を下記のとおり変更いたします。

単位：億円(億円未満は切り捨て)

【平成21年3月期見通し】	修正予想	期初予想	増減	前年実績 (平成20年3月期)	増減
営業収入	14,600	15,100	▲500	14,878	▲278
営業利益	550	800	▲250	843	▲293
経常利益	290	520	▲230	565	▲275
当期純利益	170	270	▲100	641	▲471

以上