

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117社、関連会社47社(連結対象範囲は連結子会社72社、持分法適用会社24社)により構成されています。

ANAグループはこれまでに、航空運送事業への「選択と集中」を柱に経営改革を推し進め、2007年のホテル事業の売却によって多角化事業の整理に区切りをつけました。現在は、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。

2008年1月に「ANAグループ2008-11中期経営戦略」を策定し、2011年3月期に予定されている首都圏空港拡張時における事業規模拡大と利益成長を戦略の軸に据えて、国内線旅客事業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。しかしながら、2009年3月期は、過去に例のない原油価格の乱高下や、世界同時不況による大幅な需要減退に見舞われたことによって、業績は大きく悪化しました。翌2010年3月期も厳しい事業環境が継続する中、期初に策定した「緊急対策プラン」と、新型インフルエンザの影響による大幅な減収を受けて追加策定した「緊急収支改善策」を着実に実行し、コスト削減に努めてきましたが、想定を超える収入の減少を補うことはできませんでした。

中長期的な会社の経営戦略

2011年3月期には、首都圏空港容量の拡大と戦略機材ボーイング787型機の導入というビジネスチャンスが控えていますが、合わせて世界規模での景気低迷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です。こうした認識の下、2009年7月に1,427億円の公募増資を実施しました。

また、ANAグループが自らの力で、現下の厳しい経営環境を乗り越え、安定的な成長を遂げるためには、環境変化に強い柔軟な収支構造への転換が必要との認識から、2010年3月に「ANAグループ2010-11経営戦略」を取りまとめました。

2011年3月期と2012年3月期の2カ年を「新生ANA」に生まれ変わる変革期と位置づけ、以下の戦略に重点を置いて、経営改革を確実に遂行していきます。

- ・「羽田空港発着枠の増枠」「羽田・成田空港のデュアルハブ化」を基本としたネットワーク型ビジネスの拡充
- ・需要エリア拡大に対応したグローバルマーケティングの強化
- ・沖縄貨物ハブの定着と販売体制の強化による貨物事業の収益性改善
- ・新たなコスト構造・生産性の実現
- ・グループ変革の実現

ANAグループを取り巻く環境は大きく変化していますが、安全運航の堅持を第一義として、「クオリティ・顧客満足」「価値創

造」においてアジア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、2010年以降の大きな飛躍に向け努力していきます。

(中期経営戦略の具体的な取り組みについては、P6~14の「社長メッセージ」をご参照ください。)

経営環境

経済一般情勢

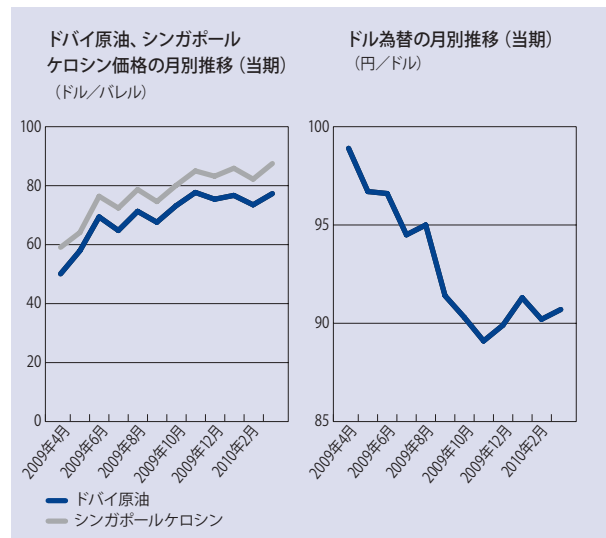
当期のわが国経済は、米国の金融危機に端を発した世界的な景気低迷の影響が継続しましたが、中国・アジアを中心とした世界経済の改善や緊急経済対策をはじめとする政策の効果を背景として、企業収益が徐々に改善する中で、設備投資が下げ止まり、個人消費も持ち直しました。景気は着実に回復していますが、依然として自律性は弱く、失業率が高水準にあるなど厳しい状況が続きました。

原油価格・為替動向

当期の原油価格は、歴史的な乱高下に見舞われた前期末の40ドル台後半からスタートしましたが、世界経済の回復に伴い市況も上昇に転じ、上半期を通じて60ドル台まで達した後、下半期は70~80ドル近辺の水準で推移し続けました。

当期末のドバイ原油価格は78.7ドル/バレル、当期平均価格では69.6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89.6ドル/バレル、当期平均価格では77.4ドル/バレルとなりました。

円ドル為替相場は、上半期においては100円台から90円台前半のレンジで推移し、上半期平均95.5円/ドルとなりました。その後11月には「ドバイショック」を契機に一時1ドル84円台まで円高ドル安が進行するなど、下半期に入り、90円を中心にしたレンジにシフトしました。下半期においては平均90.3円/ドルとなり、結果、期中平均では92.9円/ドルとなりました。



航空需要動向

2009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6.8億人で前年比3.5%の減少、国内線定期航空輸送旅客数は9.4億人で0.1%の減少となりました。また、世界の定期航空貨物の輸送量は8.5%の減少となりました(IATA World Air Transport Statistics, 2009)。

2010年3月期の国内定期航空運送の旅客数は、8,387万人で前年比7.5%の減少となりました。幹線は3,493万人で前年比6.3%の減少、ローカル線も4,895万人で前年比8.3%の減少となりました。貨物重量は96万トンとなり、前年比3.6%減少しました。2010年3月期の本邦企業の国際航空輸送の旅客数は、1,540万人となり前年比3.1%の減少となりました。方面別には中国は前年を上回りましたが、その他のエリアは前年を下回りました。貨物重量は127万トンとなり、前年比5.3%増加しました(国土交通省「航空輸送統計」速報)。

2010年3月期の業績

業績概況

2010年3月期は、前下半期から続いた世界的な景気低迷の影響が残り、デフレが進行する中、当社の事業にとって厳しい環境が継続しました。

第1四半期に発生した新型インフルエンザの流行により、上半期の旅客需要が大幅に落ち込みました。国内線・国際線ともに、ビジネス需要が低迷する中、割引運賃の拡充や観光振興キャンペーンによりプレジャー需要を喚起する施策を行いました。下半期に入り、国際線では徐々に業務渡航需要にも回復の兆しが表れ始め、回復が遅れていた国内線の旅客数も、第4四半期に入り個人需要が前年を上回り始めたことに連動して、回復に転じ始めました。

しかしながら、通期では、上半期における旅客数の大幅な減少や、下半期まで続いた単価の低迷によって、航空運送事業は大幅な減収となりました。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、営業収入は前期比11.8%減の1兆2,283億円となりました。

営業費用に関しては、期初に策定した前期比730億円規模のコスト削減策「緊急対策プラン」に加え、2009年7月に「緊急収支改善策」として300億円規模の追加の収支改善策を策定し、それぞれの対策を予定通り遂行しました。その結果、営業費用は、前期から1,023億円の削減を達成し、前期比7.4%減の1兆2,826億円となりました。しかしながら、この1,000億円を超える費用削減も売上高の減少を補うには至らず、営業損失は542億円(前期は営業利益75億円)となりました。

営業外損益は、資産売却益の減少や支払利息の増加などに

より、前期から245億円悪化し、経常損失は863億円(前期は経常利益91百万円)となりました。

特別損益では、減損損失や設備・施設の廃棄費用を計上したほか、早期退職募集に伴う特別退職金を計上したことなどから、当期純損失は573億円(前期は当期純損失42億円)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、需要の落ち込みや単価の低迷により、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減収となった結果、前期比11.5%減の1兆878億円となりました。

国内線旅客事業は、景気後退の影響によるビジネス需要の減退と新型インフルエンザの影響が大きく、旅客需要は弱含みで推移しました。このような状況の下、需要が見込める路線を拡大する一方、収益性の低い路線の休止・減便や柔軟な機材変更を実施し、引き続き需給適合を進めました。また、提携航空会社とのコードシェアの拡大により利便性の維持・向上を図るとともに、旅客動向、競合状況に応じたきめ細かな運賃の設定や、割引運賃を拡充し、競争力強化に努めました。2月以降の旅客数は前年同月実績を上回り始めましたが、需要回復には想定以上に時間を要し、通期での旅客数は前期を下回りました。単価についても、ビジネス需要の減退の影響が大きく、低迷しました。

以上の結果、当期の国内線旅客数は前期比6.7%減少、旅客単価は前期比3.3%減少となり、国内線旅客収入は前期比9.8%減少し、前期より684億円の減収となりました。

国際線旅客事業については、前下半期より続く世界的な景気後退と新型インフルエンザの影響によりビジネス需要の減退が継続しましたが、価格競争力の高い運賃設定を行い、需要喚起に向けて営業を強化した結果、2009年8月以降はプレジャー需要を中心に旅客数は回復傾向に転じました。一方、生産体制としては、上半期には5月から関西一ソウル(金浦)線(3月末に休止)を新規開設したほか、低収益路線の休止・減便、機材配置の見直しを実施し、下半期には需要回復を受けて期間増便や高需要路線の機材大型化を行いました。その他、夏場や年末年始の臨時便の設定など、機動的な需給適合を進めました。

以上の結果、当期の国際線旅客数は前期比5.3%増加しましたが、旅客単価はビジネスクラスの利用減少やマーケットでの競争激化、燃油特別付加運賃の値下げや一時廃止により前期比30.1%減となりました。国際線旅客収入は前期比26.4%減少し、前期より769億円の減収となりました。

なお、2009年12月にユナイテッド航空、コンチネンタル航空と共同で、米国運輸省に対し、太平洋間ネットワークに関するATI(独占禁止法適用除外)の申請を行い、3社合同での路線・ダイヤ計画、収入管理、販売戦略の構築などを実施する戦略的

3月31日に終了した1年間	単位：百万円		
	2010	2009	2008
航空運送事業費用：			
燃油費及び燃料税.....	¥ 249,920	¥ 303,439	¥ 266,127
空港使用料.....	92,443	101,171	106,014
航空機材賃借費.....	60,383	59,936	63,389
減価償却費.....	111,310	110,064	112,871
整備部品・外注費.....	56,309	63,397	61,824
人件費.....	229,534	232,564	241,383
販売費.....	76,666	92,709	95,307
外部委託費.....	80,399	79,928	82,483
その他.....	188,490	181,526	194,294
	1,145,454	1,224,734	1,223,692
旅行事業費用.....	166,994	189,408	214,323
その他の事業費用.....	134,718	144,858	193,776
営業費用合計.....	1,447,166	1,559,000	1,631,791
セグメント間取引.....	(164,566)	(174,008)	(228,353)
営業費用(連結).....	¥1,282,600	¥1,384,992	¥1,403,438

提携に向けた準備を開始しました(2010年6月、日本の国土交通省にも同様の申請)。

貨物郵便事業では、国内線貨物において、「ゆうパック」を含む宅配貨物需要が堅調に推移し、下半期には沖縄貨物ハブネットワーク事業の開始によって国際線接続の貨物が伸びました。一方で、一般混載貨物の需要は通期で低調に推移した結果、収入は前期比3.8%減となりました。

国際線貨物は、2009年9月以降、中国路線を中心とした荷動きの回復を受け、需要の高い成田発貨物便の増便や、臨時便を積極的に設定し、貨物需要の取り込みに努めました。10月には、那覇空港を拠点として、中型フレイターによるハブ&スポーク方式で深夜時間帯に接続運航する「沖縄貨物ハブネットワーク」を開始し、アジア域内の貨物需要の取り込みを図りました。以上の結果、国際線貨物の輸送重量は前期を上回りましたが、単価は回復基調にあるものの前期を大きく下回り、収入は前期比19.3%減となりました。国内郵便は、輸送重量、収入ともに前期を下回り、国際郵便では輸送重量は前期を上回ったものの、収入は前期から減少しました。

営業費用は、「緊急対策プラン」と「緊急収支改善策」の費用削減対策を計画通り遂行し、需要の低迷に適合した生産体制調整による燃油費や空港使用料の削減、人件費や外部委託費の圧縮、国際線代理店販売におけるゼロコミッション化による販売手数料の削減などを実施しました。コスト削減効果は、当期の新規連結子会社による費用増加を考慮すれば、実質的には約1,000億円を超える規模になりました。その結果、当期の営業費用は前期より792億円削減し、前期比6.5%減の1兆

1,454億円となりました。

以上の結果、営業損失は575億円(前期は営業利益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、前期比17.6%減の2,499億円となりました。これは、年度平均で見た場合、前期に比べて燃油市況水準が下落したこと、為替が円高に振れたことに加えて、需要に応じた減便や機材の小型化などを進めたことで燃料消費量が減少したことによります。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)などの対策を講じていることも、一定度の効果を生んでいます。

航空運送事業の営業費用に占める燃油費の割合は、前期の24.8%から21.8%まで減少しました。なお、ジェット燃料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。

〈空港使用料〉

運航回数は、国内線が前期比0.1%の増加、国際線が前期比11.9%の減少、貨物機が前期比3.0%増加しました。空港使用料は、主に国際線運航回数の減少と限時的な着陸料の減免により、前期比8.6%減の924億円となりました。

〈航空機材賃借費〉

航空機材賃借費は前期比0.7%増加し603億円となりました。

リース機数は、前期末の71機に対し、当期末は70機となりましたが提携航空会社の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1.1%増加の1,113億円となりました。自社保有機全体では前期から1機増えて140機になったほか、システム投資の償却も増加しました。

〈整備部品・外注費〉

整備部品・外注費は前期比11.2%減少の563億円となりました。これは、エンジンの受託整備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1.3%減少の2,295億円になりました。新たに連結対象とした子会社の人件費が増加した一方で、従業員賞与や管理職社員の月例賃金、その他福利厚生費などを削減したことによるものです。

〈販売費〉

販売費は、国際線代理店販売におけるゼロコミッション化

や、旅客数の減少に伴う販売手数料の削減、マイレージプログラムの費用の減少などによって、前期比17.3%減少の766億円となりました。

〈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削減につながり、0.6%増加の803億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などの削減に努めた一方で、新たに連結対象とした子会社の商品原価（航空貨物サービスの仕入れなど）が増加したことにより前期比3.8%増加の1,884億円となりました。

旅行事業

国内・海外ともに、景気後退の影響や新型インフルエンザの影響を受けて上半期は需要の低迷が続きました。夏場から下半期にかけては、販売促進キャンペーンを実施し、国内のスキーツアー、国際線ビジネスクラス利用ツアーなど商品ライン

3月31日に終了した1年間	単位：百万円		
	2010	2009	2008
受取利息及び配当金.....	¥ 2,672	¥ 2,868	¥ 4,610
支払利息.....	(18,160)	(14,832)	(15,049)
為替差損益.....	1,694	1,126	(1,653)
資産売却益.....	1,092	15,020	5,184
資産の売却損及び除却損.....	(14,068)	(8,213)	(8,974)
減損損失.....	(1,253)	—	(14,111)
持分法による投資損益.....	(204)	271	385
投資有価証券売却益.....	18	324	876
投資有価証券売却損.....	—	—	(14)
投資有価証券評価損.....	(644)	(3,893)	(3,825)
退職給付会計基準変更時差異の処理額.....	(6,423)	(6,534)	(6,634)
特別退職金.....	(4,467)	(660)	(1,217)
ホテル事業資産譲渡益.....	—	—	132,992
厚生年金基金代行返上益.....	1,723	—	—
受取損害賠償金.....	273	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.....	(648)	—	(16,198)
独金法手続関連費用.....	(856)	(2,105)	—
その他の収益.....	(2,095)	1,047	(8,185)
合計.....	¥(41,346)	¥(12,034)	¥ 30,835

アップの拡充やWeb販売を強化しました。その結果、需要回復の傾向が見られましたが、旅客単価の下落が通期で継続し、売上高は、前期比11.5%減の1,669億円となりました。営業費用は、各項目で細かくコスト削減を実施した結果、前期比11.8%減の1,669億円となり、営業損失は18百万円にとどまりました(前期は営業損失6億円)。

その他の事業

商事・物販事業を行っている全日空商事(株)において、航空旅客の減少に伴い空港店舗を中心とした売上が低迷したことのほか、航空機事業や機械事業における取り扱いが減少しました。また当社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)も、受注が減少しており、その他の事業の収入は、前期比7.0%減の1,377億円となりました。営業費用は、前期比7.0%減の1,347億円となり、その結果、営業利益は、前期比8.8%減の30億円となりました。

営業外損益・特別損益

営業外損益・特別損益は前期の120億円の損失に対し、413億円の損失となりました。前期比293億円悪化の要因は、支払利息の増加により金融収支が前期比で37億円悪化したことに加え、前期に150億円を計上した航空機およびエンジンの売却などによる資産売却益が当期は10億円となったこと、航空機関連の資産売却損及び除却損が前期から58億円増加したこと、早期退職募集に伴う特別退職金44億円を計上したこと、航空機や建物などを減損処理し、減損損失12億円を計上したことなどによるものです。

当期純利益

以上の結果、税金等調整前当期純損失は、前期の44億円から、955億円となりました。税効果会計の適用により、法人税等調整額を加味した結果、当期純損失は、前期の42億円から、573億円となりました。1株当たり当期純損失は、前期の-2.19円から-24.67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。中長期的な競争力強化のための戦略投資を持続的に行いながら、

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1,689億円の支出となり、財務キャッシュ・フローは1,737億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47億円増加し、期末残高は1,481億円になりました。

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、大幅な営業損失を計上したため、税金等調整前当期純損失が955億円となりましたが、373億円の法人税の還付などに減価償却費等の非資金性項目、売上債権、仕入債務などを加減算した結果、829億円の収入となりました。

	2010	2009	2008	2007	2006
デット・ エクイティ・ レシオ(倍)	2.0	2.8	1.7	1.9	2.4
インタレスト・ カバレッジ・ レシオ(倍)	4.6	—	10.7	8.9	6.3

※ 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1,407億円支出が増加し、2,518億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2,099億円の設備投資を行ったことによるものです。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1,160億円と売却による収入710億円も含まれています。

フリー・キャッシュ・フロー

前述の通り、営業キャッシュ・フローが829億円の収入になりましたが、投資活動によるキャッシュ・フローの支出が2,518億円と大幅に増加したため、フリー・キャッシュ・フローは、1,689億円の支出となりました(前期は1,509億円の支出)。

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、1,737億円の収入となりました。長期借入金の返済や社債償還、配当金の支払いなどを行う一方、手元流動性を高めるため資金調達を進めました。公募による新株式の発行および第三者割当による新株式の発行を行い、1,418億円の収入となったほか、長期借入により1,943億円の収入がありました。

株主還元的面では、配当金の支払額が19億円となり、自己株式の収入・取得による支出は10億円となりました。

セグメント別では、航空運送事業において前期比45.0%増の2,078億円、旅行事業で前期比83.7%減の33百万円、その他の事業で前期比7.5%減の34億円となりました。



設備投資と機材調達

設備投資

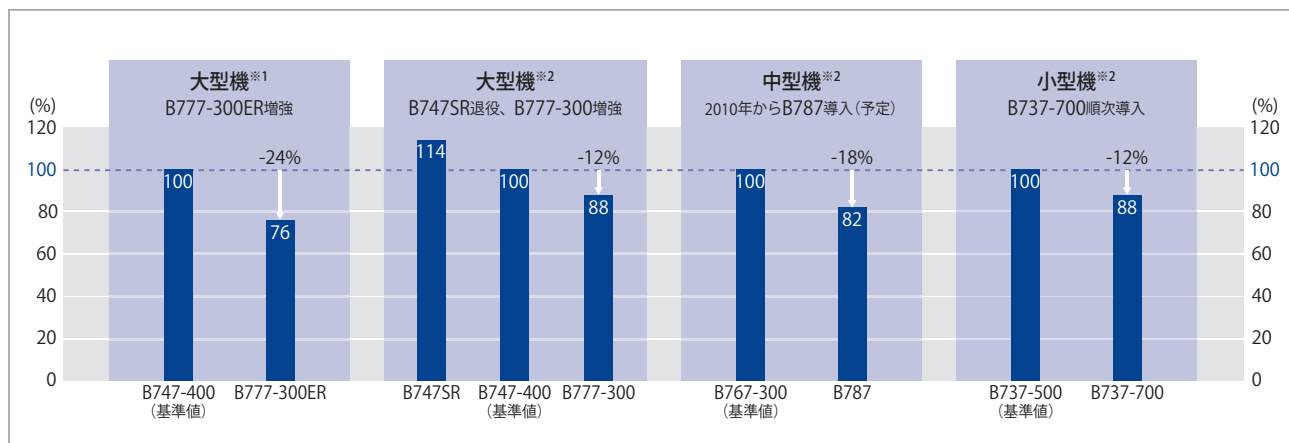
ANAグループの設備投資は、航空機、予備エンジン、航空機部品の購入など航空機関連投資のほか、情報システム関連投資が主な内容です。当期の設備投資額は、戦略機材ボーイング787型機など航空機を中心に投資を行い、前期比44.1%増加の2,099億円になりました。

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。

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、リースの活用も含めて、都度最適な経済条件による調達手段を選択しています。

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

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。

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する2011年3月期は、ANAグループが成長軌道に乗るための戦略的投資として、25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4機が客室仕様をリニューアルして導入されるほか、ボーイング767-300ER型機5機、ボーイング737-800型機5機、保有するボーイング767-300ER型機を改造した貨物専用機2機、ボンバルディアDHC-8-400型機1機の導入を予定しています。さらに、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型機の初号機がデリバリーされ、期末までに8機を導入する予定です。一方、ボーイング747-400型機国際線使用機、エアバスA320-200型機をはじめとする航空機10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。

なお、ボーイング787型機をはじめとする省燃費機材の導入を進めることによって、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。

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と同数の210機となりました。

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、自社保有しています。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737-800型機4機、ボンバルディアDHC-8-400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4機です。内訳は、ボーイング747-400型機2機(売却)、エアバスA320-200型機1機(返却)、ボンバルディアDHC-8-400型機1機(売却)です。

売却後リース機材

当期末時点で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。

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9機です。内訳は、ボーイング767-300型機1機、ボーイング737-500型機3機、ボーイング737-400型機4機、CRJ700型機1機です。

保有機一覧

2010年3月31日現在	合計	自社保有	リース
ボーイング747-400	13 (-2)	10 (-2)	3
ボーイング777-300	21 (+1)	18 (+1)	3
ボーイング777-200	23	18	5
ボーイング767-300	51 (-3)	40 (-3)	11
ボーイング767-300F(貨物専用機)	9 (+3)	5 (+3)	4
ボーイング737-800	8 (+4)	8 (+4)	0
ボーイング737-700	18	14	4
ボーイング737-500	19 (-2)	10 (-2)	9
エアバスA320-200	29 (-1)	15	14(-1)
ボンバルディアDHC-8-400	14	1	13
ボンバルディアDHC-8-300	5	1	4
合計	210	140 (+1)	70(-1)

※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9機、前期末5機)は含みません。

財政状態

資産

当期末の総資産は、前期末から980億円増の1兆8,590億円になりました。

流動資産は、前期末比251億円減少して4,215億円となりました。これは、有価証券が前期末から960億円増加した一方、現金及び預金が464億円減少したことや、燃油・為替のヘッジ取引に関する繰延税金資産が485億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1,225億円増加の1兆4,367億円となりました。航空機関連では、新造機を7機、改修機を3機取得し、リース機材を1機返却したことから、前期末と比べて航空機が129億円増加、リース資産が108億円減少、建設仮勘定が566億円増加しました。また、繰延税金資産が前期末から429億円増加しました。

負債

当期末の負債は前期末に比べ562億円減少し、1兆3,789億円となりました。

流動負債は、前期末から305億円減少の4,726億円となりました。1年内返済予定の長期借入金は187億円、1年内償還予定の社債は100億円それぞれ増加した一方で、短期借入金が174億円減少し、その他流動負債に含まれるデリバティブ負債が515億円減少しました。

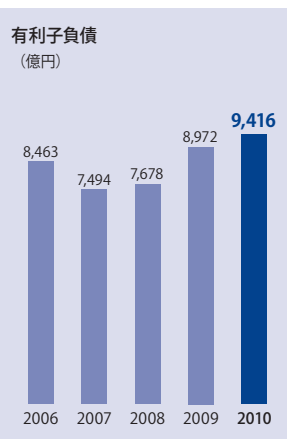
固定負債は、前期末から257億円減少の9,063億円となりま

2010年3月31日現在	単位：百万円		
	2010	2009	2008
短期借入債務：			
銀行等からの借入金.....	¥ 29,096	¥ 46,571	¥ 2,580
1年内返済予定の長期借入金.....	99,820	81,111	68,022
1年内償還予定の社債.....	40,000	30,000	50,000
1年内返済予定のリース債務.....	11,859	11,780	15,797
	180,775	169,462	136,399
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.....	628,609	546,975	429,578
社債.....	95,000	135,000	145,000
リース債務.....	37,307	45,799	56,899
	760,916	727,774	631,477
有利子負債合計.....	¥941,691	¥897,236	¥767,876

した。これは、長期借入金が前期末から816億円増加しましたが、社債が前期末比400億円減少したほか、燃油・為替ヘッジに関するデリバティブ負債が611億円減少したことによるものです。

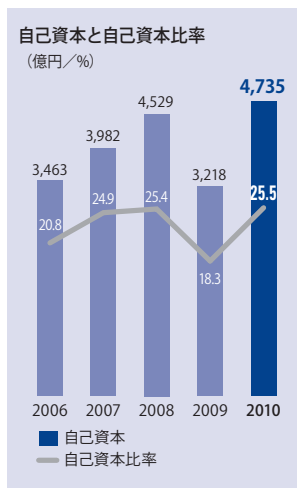
有利子負債については、約定弁済を進める一方で、新規借入を行ったことから、前期末に比べて444億円増加の9,416億円となりました。

デット・エクイティ・レシオは前期末の2.8倍から0.8ポイント改善し2.0倍となりました。



純資産

純資産合計は、前期末から1,542億円増の4,800億円となりました。当期純損失の計上および配当金の支払いにより利益剰余金が593億円減少しましたが、1,427億円の新株式の発行があり、資本金が713億円、資本剰余金が709億円それぞれ増加しました。また、ヘッジ取引の精算が進んだこと、当期末の先物市況が前期末に比べて上昇し、評価損が縮小したこと



から、繰延ヘッジ損失が693億円減少した結果、自己資本は前期末から1,516億円増加の4,735億円となりました。

1株当たりの純資産額は前期の166.50円から22.43円増加して188.93円となりました。

自己資本比率は、前期末の18.3%から7.2ポイント上昇し25.5%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。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。

2010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、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		
	2010	2009	2008
退職給付債務	¥(268,131)	¥(269,719)	¥(265,910)
年金資産	96,703	82,956	97,538
未積立退職給付債務	(171,428)	(186,763)	(168,372)
未認識額純額	52,220	70,049	56,826
	(119,208)	(116,714)	(111,546)
前払年金費用	217	203	707
退職給付引当金	¥(119,425)	¥(116,917)	¥(112,253)
退職給付費用	¥ (23,731)	¥ (20,984)	¥ (19,580)
割引率	2.5%	2.5%	2.5%

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。

燃油ヘッジは、最終的に予定使用量の概ね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8%ずつをヘッジすることとしています。2010年3月末現在の各期のヘッジ率は、2011年3月期が約80%、2012年3月期が約55%、2013年3月期が約20%です。

近年は、当社グループの使用燃料全体に占める国際線向けの数量シェアが高まりつつありますが、原油市況が上昇して燃油費が増加する場合には、増加分の一部を国際線に適用される燃油特別付加運賃によって補完することができます。現状では、この点を加味してヘッジ率を80~90%に引き下げています。

為替ヘッジは、燃油費や航空機などの支払いを対象として、年間のUSドル支払相当額の原則80%をヘッジする方針に基づき、対象期間の5年前から年度ごとに、USドル支払相当額(見込み)の10%ずつを毎年ヘッジし、当該年度に残存額をヘッジすることとしています。2010年3月末現在の各期のヘッジ率は、2011年3月期が約60%、2012年3月期が約40%、2013年3月期が約30%、2014年3月期が約20%、2015年3月期が約10%です。

なお、2011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19億円(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)

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います。将来の事業展開に備えた財務体質強化という課題とのバランスを考えつつ、株主還元を充実させていきたいと考えています。

当期の配当と今期の予定

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上で検討してまいりました。当期につきましては、これまでに経験したことのない大変厳しい経営環境下で当期純損失を計上する結果となりましたので、無配とさせていただきます。

今後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て行ってまいりたいと考えており、2011年3月期の配当につきましては、「ANAグループ2010-11経営戦略」を遂行し最終黒字化を達成した上で、1株につき1円を予定しています。