



## 平成27年3月期 決算短信〔日本基準〕（連結）

平成27年4月30日

上場取引所 東

上場会社名 ANAホールディングス株式会社  
 コード番号 9202 URL http://www.anahd.co.jp/  
 代表者 (役職名) 代表取締役社長 (氏名) 片野坂 真哉  
 問合せ先責任者 (役職名) コーポレートコミュニケーション室 (氏名) 原 雄三 TEL 03-6735-1001  
 グループ総務・CSR部長  
 定時株主総会開催予定日 平成27年6月29日 配当支払開始予定日 平成27年6月30日  
 有価証券報告書提出予定日 平成27年6月30日  
 決算補足説明資料作成の有無： 有  
 決算説明会開催の有無： 有 (機関投資家、証券アナリスト向け)

(百万円未満切捨て)

### 1. 平成27年3月期の連結業績（平成26年4月1日～平成27年3月31日）

#### (1) 連結経営成績

(%表示は対前期増減率)

	売上高		営業利益		経常利益		当期純利益	
	百万円	%	百万円	%	百万円	%	百万円	%
27年3月期	1,713,457	9.1	91,541	38.7	67,129	56.4	39,239	107.8
26年3月期	1,570,145	—	65,986	△36.4	42,928	△44.2	18,886	△56.2

(注) 包括利益 27年3月期 57,142百万円 (113.8%) 26年3月期 26,724百万円 (△47.2%)

	1株当たり 当期純利益	潜在株式調整後 1株当たり当期純利益	自己資本 当期純利益率	総資産 経常利益率	売上高 営業利益率
	円 銭	円 銭	%	%	%
27年3月期	11.24	—	5.1	3.0	5.3
26年3月期	5.41	—	2.5	2.0	4.2

(参考) 持分法投資損益 27年3月期 2,150百万円 26年3月期 1,336百万円

(注) 26年3月期の売上高に係る対前年増減率は、会計方針の変更に伴い遡及修正が行われたため記載しておりません。

#### (2) 連結財政状態

	総資産	純資産	自己資本比率	1株当たり純資産
	百万円	百万円	%	円 銭
27年3月期	2,302,437	803,552	34.7	228.45
26年3月期	2,173,607	751,291	34.3	213.82

(参考) 自己資本 27年3月期 798,280百万円 26年3月期 746,070百万円

#### (3) 連結キャッシュ・フローの状況

	営業活動による キャッシュ・フロー	投資活動による キャッシュ・フロー	財務活動による キャッシュ・フロー	現金及び現金同等物 期末残高
	百万円	百万円	百万円	百万円
27年3月期	206,879	△210,749	△30,424	208,937
26年3月期	200,124	△64,915	△85,569	240,935

### 2. 配当の状況

	年間配当金					配当金総額 (合計)	配当性向 (連結)	純資産配当 率(連結)
	第1四半期末	第2四半期末	第3四半期末	期末	合計			
	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭	百万円	%	%
26年3月期	—	—	—	3.00	3.00	10,467	55.5	1.4
27年3月期	—	—	—	4.00	4.00	13,977	35.6	1.7
28年3月期(予想)	—	—	—	5.00	5.00		33.6	

※平成26年3月期の配当金総額にはANAグループ従業員持株会信託及び関係会社に対する配当金67百万円を含めておりません。

※平成27年3月期の配当金総額にはANAグループ従業員持株会信託及び関係会社に対する配当金68百万円を含めておりません。

### 3. 平成28年3月期の連結業績予想（平成27年4月1日～平成28年3月31日）

(%表示は、通期は対前期、四半期は対前年同四半期増減率)

	売上高		営業利益		経常利益		親会社株主に帰属 する当期純利益		1株当たり 当期純利益
	百万円	%	百万円	%	百万円	%	百万円	%	円 銭
第2四半期(累計)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
通期	1,790,000	4.5	115,000	25.6	90,000	34.1	52,000	32.5	14.88

※当社は第2四半期連結累計期間の業績予想を行っておりません。

※ 注記事項

(1) 期中における重要な子会社の異動（連結範囲の変更を伴う特定子会社の異動）： 無  
新規 ー社（社名）、除外 ー社（社名）

(2) 会計方針の変更・会計上の見積りの変更・修正再表示

- ① 会計基準等の改正に伴う会計方針の変更： 有  
② ①以外の会計方針の変更： 有  
③ 会計上の見積りの変更： 無  
④ 修正再表示： 無

※詳細は23ページ「連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項（会計方針の変更）」をご覧ください。

(3) 発行済株式数（普通株式）

① 期末発行済株式数（自己株式を含む）	27年3月期	3,516,425,257株	26年3月期	3,516,425,257株
② 期末自己株式数	27年3月期	22,069,782株	26年3月期	27,132,969株
③ 期中平均株式数	27年3月期	3,492,380,803株	26年3月期	3,493,860,158株

※1株当たり当期純利益金額(連結)の算定の基礎となる株式数については、27ページ「1株当たり情報」をご覧ください。

(参考) 個別業績の概要

1. 平成27年3月期の個別業績（平成26年4月1日～平成27年3月31日）

(1) 個別経営成績

(%表示は対前期増減率)

	売上高		営業利益		経常利益		当期純利益	
	百万円	%	百万円	%	百万円	%	百万円	%
27年3月期	191,338	△1.4	52,465	3.3	38,934	15.9	20,733	14.4
26年3月期	193,981	—	50,785	—	33,585	—	18,117	—

	1株当たり 当期純利益	潜在株式調整後 1株当たり当期純利益
	円 銭	円 銭
27年3月期	5.93	—
26年3月期	5.18	—

当社は、平成25年4月1日付の会社分割により、持株会社へと移行しております。これにより、26年3月期における経営成績は25年3月期から大きく変動しており、適切な前期比較ができないため、対前期増減率の記載を省略しております。

(2) 個別財政状態

	総資産	純資産	自己資本比率	1株当たり純資産
	百万円	百万円	%	円 銭
27年3月期	1,754,939	785,698	44.8	224.77
26年3月期	1,718,837	728,456	42.4	208.69

(参考) 自己資本 27年3月期 785,698百万円 26年3月期 728,456百万円

※ 監査手続の実施状況に関する表示

この決算短信は、金融商品取引法に基づく監査手続の対象外であり、この決算短信の開示時点において、金融商品取引法に基づく連結財務諸表の監査手続は終了していません。

※ 業績予想の適切な利用に関する説明、その他特記事項

本資料に記載されている業績見通し等の将来に関する記述は、当社が現在入手している情報及び合理的であると判断する一定の前提に基づいており、実際の業績等は様々な要因により大きく異なる可能性があります。業績予想の前提となる仮定及び業績予想のご利用にあたっての注意事項等については、2ページ「1. 経営成績・財政状態に関する分析（1）経営成績に関する分析」をご覧ください。

## ○添付資料の目次

1. 経営成績・財政状態に関する分析 .....	2
(1) 経営成績に関する分析 .....	2
(2) 財政状態に関する分析 .....	7
(3) 利益配分に関する基本方針及び当期・次期の配当 .....	7
(4) 事業等のリスク .....	8
2. 経営方針 .....	12
(1) 会社の経営の基本方針 .....	12
(2) 中長期的な会社の経営戦略 .....	12
3. 会計基準の選択に関する基本的な考え方 .....	13
4. 連結財務諸表 .....	14
(1) 連結貸借対照表 .....	14
(2) 連結損益計算書及び連結包括利益計算書 .....	16
(連結損益計算書) .....	16
(連結包括利益計算書) .....	18
(3) 連結株主資本等変動計算書 .....	19
(4) 連結キャッシュ・フロー計算書 .....	21
(5) 連結財務諸表に関する注記事項 .....	23
(継続企業の前提に関する注記) .....	23
(連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項) .....	23
(連結キャッシュ・フロー計算書関係) .....	24
(セグメント情報等) .....	24
(1株当たり情報) .....	27
(重要な後発事象) .....	27
5. 販売の状況及び輸送実績 .....	28
(1) 販売の状況 .....	28
(2) 輸送実績 .....	29

## 1. 経営成績・財政状態に関する分析

### (1) 経営成績に関する分析

#### ① 当期の概況

当期(平成26年4月1日～平成27年3月31日)のわが国経済は、個人消費が底堅い動きとなる中で、企業収益に改善の動きがみられる等、景気は緩やかな回復基調が続きました。先行きについては、海外景気の下振れ等、景気を下押しするリスクが懸念されるものの、原油価格下落の影響や各種政策の効果もあって、緩やかに回復していくことが期待されております。航空業界を取り巻く環境は、国内・海外経済の緩やかな回復及び円安基調が続く中で、訪日外国人の増加等により、需要は概ね堅調に推移しました。

このような経済情勢の下、航空事業の収益性を高める「コア事業の強化」、戦略的投資等を通じて経営基盤を強固なものとする「収益ドメインの拡大・多様化」、競争力を強化する「コスト構造改革の進化」を3本の柱とした「2014～2016年度ANAグループ中期経営戦略」を遂行しております。

以上の結果、当期における連結業績は、航空事業を中心に増収となったことから、売上高は1兆7,134億円(前期比9.1%増)、事業規模に連動した燃油費・機材賃借費等の営業費用が増加したものの、営業利益は915億円(前期比38.7%増)、経常利益は671億円(前期比56.4%増)と前期を上回りました。全日本空輸(株)において、確定給付年金制度の一部を確定拠出年金制度へ移行したことにより特別利益を計上したこと等の結果、当期純利益は392億円(前期比107.8%増)となりました。

以下、当期におけるセグメント別の概況をお知らせいたします。

(なお、各事業における売上高はセグメント間内部売上高を含み、営業利益はセグメント利益に該当します。)

#### ◎航空事業

当期の航空事業における売上高は、事業規模を拡大させた国際線を中心に収入が増加したこと等から、1兆4,846億円(前期比8.8%増)、営業利益は816億円(前期比24.9%増)となりました。概要は以下のとおりとなります。

なお、当社グループは、英国スカイトラックス社から、顧客満足度で最高評価となる「5 STAR」に3年連続で認定されました。

#### <国内線旅客>

国内線旅客は、期を通じて需要が堅調に推移しました。7月より普通運賃を改定したことに加え、各種割引運賃を柔軟に設定したこと等により需要を着実に取り込んだ結果、旅客数・収入ともに前期を上回りました。

路線ネットワークでは、7月より伊丹・札幌＝青森線、ウインターダイヤから羽田＝中部線を新規開設しました。また、サマーダイヤから羽田＝石見・鳥取・函館線、伊丹＝札幌・福島・宮崎線、福岡＝仙台線を増便し、ウインターダイヤから羽田＝岡山・沖縄線、福岡＝沖縄線を増便する等、ネットワークの充実をはかりつつ、需要動向に応じて機動的に機材を変更する等、需給適合を推進しました。

営業面では、各種「旅割」運賃の水準をきめ細かく見直した他、夏季期間にはお客様に人気のポケモンを使用したキャンペーンを展開する等、需要喚起に努めました。

サービス面では、「ANAマイレージクラブ会員」を対象に1マイル単位でマイルを「ANA SKYコイン」に交換できるサービスを開始した他、機内販売において「楽天Edy」に加え、「Suica」をはじめとする交通系電子マネーのご利用を可能とする等、利便性の向上をはかりました。また、那覇空港に国内線「ANA SUITE LOUNGE」を新設した他、日本各地の食・お酒・スイーツ・カルチャーを国内外に発信する「Tastes of JAPAN by ANA」を通じて各地の特産品を機内・地上サービスに取り入れ、お楽しみいただけるようにする等、競争力の強化に努めました。

なお、客室乗務員、地上旅客スタッフ、ラウンジスタッフの制服を本年2月より全面リニューアルし、ブランド力の強化に努めました。

以上の結果、当期の国内線旅客数は4,320万人(前期比1.3%増)となり、収入は6,833億円(同1.2%増)となりました。

#### <国際線旅客>

国際線旅客は、新規路線開設・増便により事業規模を拡大する中で、長距離路線を中心に需要が好調に推移したことに加え、中国・アジア路線を中心とした旺盛な訪日需要を取り込んだこと等により、旅客数・収入ともに前期を上回りました。

路線ネットワークでは、サマーダイヤからの羽田空港発着枠拡大に伴い、羽田＝ロンドン・パリ・ミュンヘン・ハノイ・ジャカルタ・マニラ・バンクーバー線を新規開設したことに加え、羽田＝フランクフルト・シンガポール・バンコク線を増便し、都心からのアクセス利便性を活かしたビジネス需要や日本各地からの乗り継ぎ需要を取り込みました。成田空港では、サマーダイヤから成田＝デュッセルドルフ線を新規開設する等、ネットワークの充実をはかりました。また、需要動向に応じて機動的に機材を変更しました。

営業面では、「ビジ割」、「エコ割」等の各種割引運賃を日本発全方面に設定したこと等により、需要喚起に努めました。

サービス面では、羽田空港の「ANA SUITE LOUNGE」、「ANA LOUNGE」を増設・拡張した他、世界的に著名なシェフが機内食をプロデュースすることにより、上質でワンランク上のお食事をお楽しみいただけるようになりました。また、国際線の一部機材において、300チャンネルを超える機内エンターテインメント番組を、多言語でお楽しみいただけるようにする等、競争力の強化に努めました。

以上の結果、当期の国際線旅客数は720万人（前期比13.8%増）となり、収入は4,683億円（同18.5%増）となりました。

#### <貨物>

国内線貨物は、上半期は他社との競争激化の影響を受けたものの、宅配貨物需要や、日本各地と羽田空港発着国際線との接続貨物需要を取り込みました。10月以降は、臨時便を設定して季節毎の需要を取り込んだものの、台風の影響を受けたことに加え、九州発の生鮮野菜貨物需要が伸び悩んだこと等により、輸送重量については前期を下回りましたが、単価が向上したこと等により、収入は前期を上回りました。

以上の結果、当期の国内線貨物輸送重量は47万5千トン（前期比0.3%減）となり、収入は325億円（同1.5%増）となりました。国内郵便輸送重量は3万2千トン（同0.6%増）となり、収入は37億円（同4.2%増）となりました。

国際線貨物は、日本発北米・アジア向け自動車関連部品等の貨物が好調であったことに加え、拡大した旅客・貨物便ネットワークを活用し、アジア・欧州発日本向け貨物や、アジア・中国発欧米向け三国間輸送貨物の旺盛な需要を取り込みました。また、沖縄貨物ハブを活用したアジア域内の三国間輸送貨物やエクスプレス貨物を取り込みました。貨物便ネットワークでは、貨物専用機を1機追加導入して10機体制とし、5月より沖縄ーシンガポールー成田線、成田＝ジャカルタ線を新規開設した他、需要に合わせて臨時便を設定しました。また、12月より日欧間においてルフトハンザカーゴAGとの航空貨物共同事業（ジョイントベンチャー）を開始したこと等により、輸送重量・収入ともに前期を上回りました。

以上の結果、当期の国際線貨物輸送重量は84万1千トン（前期比18.5%増）となり、収入は1,247億円（同19.1%増）となりました。国際郵便輸送重量は3万5千トン（同4.3%増）となり、収入は58億円（同14.9%増）となりました。

#### <その他>

航空事業におけるその他の収入は1,659億円（前期1,482億円、前期比11.9%増）となりました。なお、航空事業におけるその他には、マイレージ付帯収入、バニラ・エア(株)の収入、機内販売収入、整備受託収入等が含まれています。

LCC事業を営むバニラ・エア(株)では、7月より成田＝奄美大島線、11月より成田＝香港線、本年2月より成田＝高雄線を新規開設した他、スマートフォンで航空券の予約ができるようにしたことや、マイルをバニラエアの特典航空券に交換できるようにする等、利便性の向上をはかりました。また、他業種との共同キャンペーンを継続的に展開する等、認知度の向上に努めました。なお、6月に154便を欠航しましたが、7月以降は必要な運航乗務員数を確保し、計画通り運航いたしました。

当期における輸送実績は、旅客数は1,141千人、座席キロは2,202,656千席キロ、旅客キロは1,767,914千人キロ、利用率は80.3%となりました。

## ◎航空関連事業

羽田空港・関西空港・那覇空港における外国航空会社からの搭乗受付や手荷物搭載等の空港地上支援業務の受託が増えたことや、4月より営業を開始した㈱ANA Cargoの売上を新たに計上したこと等の結果、当期の航空関連事業における売上高は2,237億円(前期比18.0%増)となり、営業利益は90億円(前期比228.7%増)となりました。

## ◎旅行事業

国内旅行は、主力商品の「ANAスカイホリデー」において、関西方面の取扱高が好調であったことに加え、九州方面の取扱高が堅調に推移したものの、前年好調であった関東方面の需要が減退した他、ダイナミックパッケージ商品の一部を、7月より新たに営業を開始した持分法非適用関連会社である㈱ANAじゃらんパックで取り扱うこととしたこと等により、国内旅行売上高は前期を下回りました。

海外旅行は、主力商品の「ANAハローツアー」において、羽田空港発着路線の拡大にあわせて商品ラインナップを拡充し、日本各地発の需要を取り込んだことに加え、ダイナミックパッケージ「旅作」が好調に推移したこと等により、海外旅行売上高は前期を上回りました。また、訪日旅行については、台湾・香港からの需要が好調であったこと等により、取扱高は前期を上回りました。

以上の結果、当期の旅行事業における売上高は1,690億円(前期比2.5%減)となりましたが、コスト削減に努めたこと等の結果、営業利益は45億円(前期比3.1%増)となりました。

## ◎商社事業

リテール部門においては、羽田空港発着路線の拡大による旅客数の増加や、訪日外国人の増加に伴い、空港免税店「ANA DUTY FREE SHOP」や空港物販店「ANA FESTA」の販売が好調であったことに加え、航空・電子部門では、半導体関連の受注が好調に推移しました。また、食品部門では、アジア域内を中心に高まる日本食への需要を取り込むべく、日本食材の輸出を開始しました。

以上の結果、当期の商社事業における売上高は1,270億円(前期比15.2%増)、営業利益は40億円(前期比22.6%増)となりました。

## ◎その他

ビルメンテナンス事業が好調に推移したことや、不動産事業が堅調であったこと等の結果、当期のその他における売上高は、325億円(前期比8.2%増)となり、営業利益は16億円(前期比18.8%増)となりました。

## ② 次期の見通し

今後の経済見通しにつきましては、海外景気の下振れ等、景気を下押しするリスクが懸念されるものの、原油価格下落の影響や各種政策の効果もあって、緩やかに回復していくことが期待されております。

このような状況の下、当社グループは、「2014～2016年度ANAグループ中期経営戦略ローリングプラン及び長期戦略構想」（平成27年1月30日開示）の遂行により、「世界のリーディングエアライングループを目指す」という経営ビジョンの実現に向け、以下の施策を進めてまいります。

国内線旅客では、日本の総人口が減少傾向にあることや、本年3月に延伸開業した北陸新幹線との競争激化が想定されるものの、訪日外国人の国内移動に伴う航空需要は拡大することが見込まれる他、ビジネス需要についても、日本経済の緩やかな回復基調にあわせて堅調に推移すると考えます。こうした状況の下、フルサービスキャリアとしてのサービスを充実させるとともに、需給適合の推進による収益性の確保に努めてまいります。

路線ネットワークでは、伊丹空港において低騒音ジェット機での発着が可能となる「低騒音機枠」を活用すること等により、需要に応じた路線網の充実をはかってまいります。

営業・サービス面では、訪日旅客を対象に海外で販売する国内線運賃を新設して需要喚起をはかる他、国内線特典航空券のご利用に必要なマイル数を見直す等、「ANAマイレージクラブ会員」向けサービスを向上させてまいります。また、プレミアムクラスご利用のお客さまへの機内食に加え、ANAのラウンジにおけるサービスを拡充する等、快適性の向上に努めてまいります。

国際線旅客では、世界経済が緩やかな回復基調にある中で、「首都圏デュアルハブモデル」を進化させ、事業規模を拡大させつつ、海外における販売力を強化してまいります。

路線ネットワークでは、本年6月より成田＝ヒューストン線を新規開設し、米国南部や中南米へのアクセス利便性を活かしたビジネス需要の取り込みをはかってまいります。また、本年9月より成田＝クアララルンプール線の新規開設に加え、成田＝シンガポール・バンコク線を順次増便し、アジア・北米間における乗り継ぎ利便性の向上をはかる他、成田＝ホノルル線を増便し、日本発のプレジャー需要を取り込んでまいります。

営業・サービス面では、競争力と機動性を兼ね備えた運賃設定を行ってまいります。また、海外市場においては、ANAブランドとともに日本の魅力を伝えるプロモーションに継続して取り組み、日本のエアラインならではの長を打ち出すことにより、訪日需要の喚起に努めてまいります。

貨物では、国内線貨物の需要が伸び悩む傾向にある一方で、国際線貨物では、日本発貨物は円安基調の継続を背景に底堅く需要が推移することが期待されている他、海外発貨物及び三国間輸送貨物は、アジアの成長や米国の景気回復を受けて堅調な需要が見込まれております。このような状況の下、国内線貨物では、新たに予約販売システムを導入する等、利便性の向上に努めてまいります。国際線貨物では、貨物専用機を追加導入して新規路線を展開すること等により、需要を確実に取り込んでまいります。また、沖縄貨物ハブを活用してエクスプレス貨物等の高付加価値貨物の取扱いを強化する他、本年4月に国土交通省より認可を受けて独占禁止法の適用が除外されたユナイテッド航空との航空貨物共同事業（ジョイントベンチャー）の開始に向けた準備を進めること等により、収益基盤の強化に努めてまいります。

機材計画では、成田空港を中心とした国際線の事業規模拡大や、機材小型化による国内線の需給適合等を推進するため、合計23機の機材導入を予定しております。導入予定機材の内訳は、ボーイング777-300ER型機2機、ボーイング787-9型機9機、ボーイング787-8型機3機、ボーイング737-500型機3機、ボーイング737-800型機5機、ボーイング767-300F型機（貨物専用機）1機となります。一方で、ボーイング767-300型機3機、エアバスA320-200型機2機の合計5機の退役を予定しております。

LCC事業では、バニラ・エア(株)が主基地とする成田空港において、本年4月よりLCC専用となる第3旅客ターミナルの供用が開始されました。成田空港発着路線の増便によりネットワークの充実をはかるとともに、引き続きプロモーション運賃の設定等を通じた需要喚起やウェブサイトの利便性向上に努め、新規航空需要の創出をはかってまいります。

旅行事業では、国内旅行においては、シニア層や女性を重点ターゲットとして、主力の「ANAスカイホリデー」を中心に商品を強化する等、新規開拓を含めた需要喚起に努めます。海外旅行においては、引き続き羽田空港及び成田空港のANA国際線ネットワークを活用した商品ラインナップの充実をはかるとともに、「ANAワンダーアース」や「大人のゆとり旅」等の高付加価値商品を拡充する等、商品力の強化に努めてまいります。また、国内旅行・海外旅行ともにダイナミックパッケージ商品の販売強化に取り組んでまいります。訪日旅行では、訪日旅客向け国内パッケージツアー商品を拡充する等、増加する訪日需要の取り込みを強化してまいります。

航空関連事業では、海外航空会社の就航増加が引き続き見込まれること等から、国内空港における旅客・貨物の空港地上支援業務の受託の拡大等を通じて、グループ収益への貢献を目指してまいります。

商社事業では、既存事業の基盤強化及び拡充をはかるとともに、新規事業の展開等を通じて、収益の拡大に取り組んでまいります。

その他につきましては、グループ全体での総合力の発揮を目指し、既存事業における構造改革や外部取引の拡大等を推進することで、当社グループ全体の利益拡大に貢献してまいります。

現時点における平成28年3月期の連結業績の見通しは、売上高1兆7,900億円(前期比4.5%増)、営業利益1,150億円(同25.6%増)、経常利益900億円(同34.1%増)、当期純利益520億円(同32.5%増)を見込んでいます。

なお、算出にあたり、米ドル円為替レートは120円、航空燃油費の一指標でありますドバイ原油の市場価格を1バレルあたり67米ドル、シンガポール・ケロシンを1バレルあたり85米ドルとしております。

## ◎連結利益計画

区分	平成27年3月期(実績)	平成28年3月期(予想)
売上高(億円)	17,134	17,900
営業費用(億円)	16,219	16,750
営業利益(億円)	915	1,150
経常利益(億円)	671	900
当期純利益(億円)	392	520

## ◎グループ設備投融资計画

区分	平成28年3月期(予想)
航空機関連(億円)	2,070
システム関連(億円)	260
その他(億円)	270
合計(億円)	2,600

## ◎グループ有利子負債残高

区分	平成27年3月期(実績)	平成28年3月期(予想)
有利子負債残高(億円)	8,198	7,250
未経過リース料残高(億円)	2,005	1,625



## (2) 財政状態に関する分析

## ① 連結貸借対照表

資産の部は、円安の影響によるデリバティブ資産の増加や、航空機関連の投資を進めていること等から、総資産は前期末に比べて1,288億円増加し、2兆3,024億円となりました。

負債の部は、原油市況変動の影響を受けたデリバティブ負債の増加等により、前期末に比べて765億円増加し、1兆4,988億円となりました。なお、有利子負債は、前期末に比べて149億円減少し、8,198億円となりました。

純資産の部は、配当金の支払いがあったものの、当期純利益の計上等により、純資産合計では前期末に比べて522億円増加し、8,035億円となりました。この結果、自己資本比率は34.7%となりました。

## ② 連結キャッシュ・フロー計算書

税金等調整前当期純利益779億円の減価償却費等の非資金項目、営業活動に係る債権・債務の加減算を行った結果、営業活動によるキャッシュ・フローは2,068億円の収入となりました。

投資活動においては、航空機・部品等の取得及び導入予定機材の前払いによる支出等から、投資活動によるキャッシュ・フローは2,107億円の支出となりました。これらの結果、フリー・キャッシュ・フローは38億円の支出となりました。

財務活動においては、新規借入による資金調達を行う一方で、借入金の返済、配当金の支払いを行ったことから、財務活動によるキャッシュ・フローは304億円の支出となりました。

以上の結果、連結範囲の変更に伴う影響を含めた現金及び現金同等物の期末残高は、前期末に比べて319億円減少し、2,089億円となりました。

なお、当社グループのキャッシュ・フロー指標の推移は下記のとおりです。

区分	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度
自己資本比率 (%)	27.0	27.4	35.9	34.3	34.7
時価ベースの自己資本比率 (%)	32.3	31.4	31.5	35.8	48.8
債務償還年数 (年)	4.6	4.5	5.2	4.2	4.0
インタレスト・カバレッジ・レシオ	10.7	10.8	9.5	12.4	14.7

※ 自己資本比率：自己資本／総資産

時価ベースの自己資本比率：株式時価総額／総資産

債務償還年数：有利子負債／営業キャッシュ・フロー

インタレスト・カバレッジ・レシオ：営業キャッシュ・フロー／利息の支払額

(注) 1. 各指標はいずれも連結ベースの財務数値により計算しております。

2. 株式時価総額は、期末株価終値×期末発行済株式総数(自己株式控除後)により計算しております。

3. 営業キャッシュ・フローは連結キャッシュ・フロー計算書の営業活動によるキャッシュ・フローを使用しております。有利子負債は連結貸借対照表に計上されている負債のうち利子を支払っている負債を対象としております。

## (3) 利益配分に関する基本方針及び当期・次期の配当

当期の売上高につきましては、事業規模を拡大させた国際線を中心に、需要を着実に取り込んだこと等から増収となりました。一方、費用につきましては、事業規模拡大に伴う燃油費・機材賃借費等の増加はあったものの、「2014～2016年度ANAグループ中期経営戦略」に掲げているコスト構造改革を遂行した結果、営業利益、経常利益、当期純利益ともに増益となりました。

当期の配当につきましては、当期の業績や財務状況、今後の経営環境等を総合的に勘案いたしまして、1株につき4円とさせていただきます。

当社は、株主の皆様に対する還元を経営の重要課題として認識しており、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、充実させていきたいと考えております。次期の配当につきましては、「2014～16年度ANAグループ中期経営戦略ローリングプラン」を遂行した上で、1株につき5円を予定しております。

## (4) 事業等のリスク

当社グループにおいては以下に記載する事項を投資者の判断に重要な影響を及ぼす可能性のある事項と考えています。なお、文中の将来に関する事項は、当期末現在において当社グループが判断したものです。

## ① 景気が低迷するリスク

航空産業は、景気動向の影響を受けやすい業界であり、国内外の景気が低迷すると、個人消費の落ち込みや企業収益の悪化による航空需要の低下を引き起こす可能性があります。なお、国際線旅客・貨物事業については、中国やその他アジア・北米を中心とした海外市場への依存度が高いため、当該地域の経済状況により、輸送人数・輸送重量の減少及び輸送単価の低下の影響を受ける可能性があります。

## ② 経営戦略に関わるリスク

## 1) フリート戦略に関わるリスク

当社グループは、航空事業において、経済性の高い機材の導入、機種統合、中・小型機の活用を軸としたフリート戦略に則ってボーイング社、エアバス社、ボンバルディア社、三菱航空機㈱から航空機の導入を進めておりますが、納期が財務上その他の理由により遅延した場合、当社グループの事業に支障を及ぼす可能性があります。

さらに、かかる戦略は以下の要因により奏功せず、また、その所期する効果が減殺される可能性があります。

## (i) ボーイング社への依存

当社は、上記のフリート戦略に従って導入を計画している機材の多くをボーイング社に対して発注しています。したがって、ボーイング社が財政上その他の理由により当社または同社製品の保守管理を行う会社との間の契約を履行できない場合には、当社グループのフリート戦略に沿った機材の調達または保守管理等ができず、当社グループの事業に影響を及ぼす可能性があります。

## (ii) 三菱航空機㈱による機材開発計画の進行遅延等

当社は、三菱航空機㈱が開発中の「MRJ(三菱リージョナルジェット)」の導入を決定しており、引き渡し時期は平成29年度の第1四半期が予定されていますが、引き渡し時期の遅延が発生した場合には、当社グループの事業に支障をきたす可能性があります。

## 2) 発着枠に関わるリスク

当社グループは、羽田空港・成田空港の発着枠拡大を最大のビジネスチャンスと捉え、各種投資や事業運営体制の整備をはかっています。羽田空港の年間発着枠については、44.7万回へ増枠が行われましたが、国際線定期便については、一部の発着枠が未配分のまま残っている状況にあります。また、成田空港の発着枠については、現在の27万回から平成26年度末に30万回に増枠されましたが、期初の段階では配分されていない発着枠が多く残っており、将来的にはその発着枠を使用することを見込んでおります。首都圏における両空港(羽田・成田)の発着枠の割当てや、運航時期、当該路線の収支状況等が当社グループの想定と異なった場合においては、当社グループの経営計画の達成に影響を及ぼす可能性があります。

## 3) LCC事業に関わるリスク

LCC事業については、当該事業進出の目的である新規航空需要の創出に至らないことや、国内外の他のLCCとの競争激化により、所期する効果が得られない可能性があります。また、運航乗務員数の不足や他社流出により、策定した事業計画が遂行できなくなる可能性があります。更には、海外を含めたLCCによる事故や不安全事象の発生により、LCCに対する顧客離れが起こる可能性もあります。

## 4) 投資に関するリスク

当社グループは、更なる成長領域の拡大のために、新たな事業への進出あるいは他企業等への出資または企業買収を行うことがあります。これら出資等が所期する効果を得られない可能性、各出資会社等の利害が一致せず、当社が適切と考える方法による合弁会社の運営ができない可能性、合弁会社の経営が悪化した場合に当社が経済的負担を負う可能性及び当社以外の出資会社等の経営悪化や同事業からの離脱の可能性もあります。また、海外諸国や航空事業との関連性が低い事業への進出については、所期する効果を得ることが困難になる可能性があります。

## ③ 原油価格変動によるリスク

航空機燃料は原油精製による製品のため、その価格は原油価格に連動する傾向があります。産油国での政情不安、新興国の急激な経済成長に伴う原油需要の増加、石油備蓄量または埋蔵量の低下、原油への投機的な投資行動、自然災害等の要因により原油価格が当社グループの予測を超えて変動した場合には、当社グループの経営に以下のような影響を及ぼす可能性があります。

## 1) 原油価格が上昇した場合のリスク

原油価格が上昇すると、航空機燃料の価格も上昇するため、当社グループにとって大きな負担となります。このため、航空機燃料の価格変動リスクを抑制し、営業利益の安定化をはかることを目的として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が、原油価格が短期間で高騰した場合、自助努力によるコスト削減や運賃及び料金等への転嫁には限界があるため、ヘッジポジションの状況等によっては価格高騰の影響を完全には回避できない可能性があります。

## 2) 原油価格が急落した場合のリスク

当社グループは原油価格の変動に対してヘッジを実施しているため、原油価格が期中で急落した場合、燃油サーチャージ収入が減少あるいは消滅する一方で、ヘッジポジションの状況等によっては燃油費は即座には減少せず、価格下落の効果を享受できない可能性があります。

## ④ 新型インフルエンザ等の感染症に関わるリスク

新型インフルエンザをはじめ重大な感染症が発生・蔓延した場合の被害増大は、国際線のみならず全事業の需要減退リスクになり得ます。風評による顧客の航空利用の意欲の低下を含め、感染拡大や被害増大により、国内線及び国際線の利用客数が激減し、当社グループの経営に影響を及ぼす可能性があります。

また、感染力が強い新型インフルエンザ等が流行し、予想を超える社員・委託先での罹患者の大量発生や毒性の変化が生じ強毒化した場合等は、事業継続面で影響を及ぼす可能性があります。

## ⑤ 為替変動によるリスク

当社グループは、外貨収入よりも外貨支出の方が多く、円安になった場合には収支に与える影響は少なくありません。為替相場変動による収支への影響を緩和するため、同種通貨間においては収入で得た外貨を可能な限り外貨建て支出に充当しており、航空機及び航空機燃料の調達に必要な外貨の一部については、先物為替予約及び通貨オプション取引を活用し、円貨換算ベースでの支払額の平準化ならびに抑制をはかっています。

## ⑥ 国際情勢等の影響によるリスク

現在、当社グループは北米・欧州・中国・アジア方面を中心に国際線を展開しています。今後、当社グループ就航地域や事務所等の拠点が所在する地域で政情不安、国際紛争、大規模なテロ事件が発生した場合や、就航国との外交関係が悪化した場合等、当該地域路線の需要の減少等により当社グループの経営に影響を及ぼす可能性があります。

## ⑦ 法的規制に関わるリスク

当社グループは、航空運送事業者として航空事業関連法規の定めに基づき事業運営を行っています。また、旅客・貨物を含めた国際線事業においては、条約、二国間協定、IATA（国際航空運送協会）及びICAO（国際民間航空機関）の決定事項その他の国際的取決めに従った事業運営が求められています。これらの規制により、当社グループの事業における運賃、飛行空域、運航スケジュール、安全管理等について様々な制約を受けます。更に、当社グループの事業は、運賃及び料金の設定につき独占禁止法その他諸外国の類似の法令の制約を受けることがあります。

## ⑧ 訴訟に関わるリスク

当社グループは事業活動に関して各種の訴訟に巻き込まれるおそれがあり、これらが当社グループの経営に影響を及ぼす可能性があります。また、当社グループは以下の事象について、今後訴訟の提起等を受ける可能性があります。あわせて他の国及び地域においても同様の調査が開始される可能性があります。

米国司法省から提起されていた国際航空貨物・旅客輸送にかかわる価格調整等の容疑については、諸般の事情を総合的に勘案した結果、司法取引に合意しておりますが、提起されている旅客輸送に関する集団民事訴訟については、現時点では具体的な請求額の明示はなく、詳細の把握及び分析は困難な状況です。

## ⑨ 公租公課等に関わるリスク

航空事業に関する公租公課等として航空機燃料税や着陸料、航行援助施設利用料等があげられますが、航空機燃料税及び着陸料については現在、国の時限的な軽減措置を受けており、今後、軽減措置の縮小・廃止が行われた場合、当社グループの経営に影響を及ぼす可能性があります。

## ⑩ 環境規制に関わるリスク

近年、地球環境保全の一環として、航空機による騒音、温室効果ガス(CO<sub>2</sub>等)の排出量、環境汚染物質の使用ならびに処理、主な事業所におけるエネルギー使用等にかかわる数多くの国内・海外法規制が導入、または強化されつつあります。当社グループは、これらの法規制を遵守するため多額のコストを負担していますが、2020年に向けて導入が決定されている国際的な温室効果ガスの取引スキームにより、世界共通の環境税等の新たな規制が導入された際には、事業活動が制限され、または多額の追加的費用を負担しなければならない可能性があります。

## ⑪ 航空業界を取り巻く環境のリスク

日本国内における航空政策あるいは地域政策の方針転換や、経営破綻等に起因する合併や資本提携による競合他社の状況変化等、今後、現在の競争環境や事業環境が大幅に変化した場合、当社グループの経営に影響を及ぼす可能性があります。

## ⑫ 競合リスク

今後、燃油費、資金調達コスト、環境規制への対応その他の要因により、当社グループの事業にかかるコストが上昇する可能性があります。かかる場合、当社グループが利益を確保するためには、間接固定費の削減等のコスト削減を実施するとともに、かかるコストを運賃・料金等に転嫁する必要があります。しかしながら、当社は国内外の同業他社やLCCの他、一部の路線については新幹線等の代替交通機関と競合関係にあるため、かかるコストの転嫁により価格競争力が低下し、または競合相手との価格競争上かかるコスト転嫁が大きく制約を受ける結果、当社グループの経営に影響を及ぼす可能性があります。

## ⑬ 提携戦略が奏功しないリスク

当社グループは、スターアライアンスに加盟しております。また、ATI(独占禁止法適用除外)認可に基づき、アジア米州間ネットワークにおいてはユナイテッド航空と、日欧間ネットワークにおいてはルフトハンザドイツ航空、ルフトハンザグループであるスイス インターナショナル エアラインズ、オーストリア航空、ルフトハンザカーゴAGとの共同事業を実施しています。しかしながら、各国の独占禁止法の制約によりアライアンスの解体を余儀なくされた場合、他のアライアンスパートナーが、スターアライアンスを脱退し、もしくは事業方針を変更した場合、他のアライアンス・グループが競争力を強化した場合、または2社間提携の解消や経営悪化・再編、提携先の信用力の低下等が発生した場合、もしくは外的要因で提携活動に対する規制が強化されるようなことがあった場合等には、提携効果が低下し、当社グループの経営に影響を及ぼす可能性があります。

## ⑭ 運航リスク

## 1) 航空機事故等

当社グループ運航便及びコードシェア便で航空機事故が発生した場合、当社グループに対するお客様の信頼や社会的評価が失墜し、事故直後から中長期的に需要が低下して当社グループの経営に大きな影響を及ぼす可能性があります。なお、平成24年6月20日にANA956便の機体が着陸時の衝撃により一部損傷した件については、現在国土交通省運輸安全委員会により原因の究明が続けられていますが、今後、最終的な調査結果が発表される予定です。

また、他社において大規模な航空機事故が発生した場合においても、同様に航空需要が低下して当社グループの経営に影響を及ぼす可能性があります。なお、航空機事故が発生した場合、損害賠償や運航機材の修復・買換え等に多額の費用が発生しますが、これらの直接的費用のすべてが航空保険にて填補されるわけではありません。

## 2) 耐空性改善通報等

航空機の安全性を著しく損なう問題が発生した場合、法令に基づき国土交通大臣から耐空性改善通報等が発出され、機体や装備品に対し指示された改善策を施すまで同型式機材の運航が認められない場合があります。また、法令に基づく耐空性改善通報等が発出されない場合であっても、技術的見地から安全性が確認できない場合、自主的に同型式機材の運航を見合わせ、修理または交換を行うことがあります。このような事態が発生した場合、当社グループの航空機の安全性に関する信用及び経営に影響を及ぼす可能性があります。特に、当社グループは、ボーイング787型機等、新型機種への集約を進めていますが、当社グループが依存する新型機種について設計上の欠陥または技術的な問題が発生した場合には、当社グループの経営により深刻な影響を及ぼす可能性があります。

## ⑮ 顧客情報等漏洩リスク

当社グループは、ANAマイレージクラブの会員数約2,790万人(平成27年3月末日現在)に関わる会員情報をはじめ、膨大な顧客に関する情報を保持しており、個人情報保護法により、これらの個人情報を適切に管理することが求められています。当社グループでは、プライバシーポリシーを定め、個人情報の取扱いに関する当社グループの姿勢・考え方を広くお客様に告知するとともに、システム対策を含め情報セキュリティについては想定しうる対策を講じています。また、セキュリティーホールをなくすべく、業務手順の改定やシステム改修を継続的に実施していますが、不正アクセスや業務上の過失等、何らかの原因により大規模な個人情報漏洩事故が発生した場合、多額の損害賠償費用が発生し、また、信用失墜により、当社グループの経営に影響を及ぼす可能性があります。

## ⑯ 災害等リスク

地震、津波、洪水、台風、積雪、火山噴火、感染症、ストライキ、暴動等により空港が長期間閉鎖または運用制限がかかる場合、飛行経路が制限を受ける場合には、その間当該空港または当該経路を利用する運航便に影響が生じ、または航空需要が大幅に減退することにより、当社グループの経営に影響を及ぼす可能性があります。

特に、当社グループがデータセンターを首都圏に設置していること、国内線・国際線全便の運航管理を羽田空港にて実施していること、及び当社グループの旅客の大半が首都圏空港を利用していること等により、地震、台風等の大規模災害が発生した場合、当該施設において火災等の災害が発生した場合、またはストライキ等により空港もしくはそのアクセスが閉鎖された場合、当社グループのシステムもしくは運航管理機能または運航そのものが長期間停止し、当社グループの経営に重大な影響を及ぼす可能性があります。

## ⑰ 損益構造に関わるリスク

当社グループは、航空機材費等の固定費、ならびに主として機種によって定まる燃料費及び空港使用料等、搭乗率の影響を受けない費用が全体のコストに占める割合が高く、経済状況に即応した事業規模調整の自由度が低位なため、旅客数あるいは貨物輸送量が減少した場合、損益に与える影響が大きくなる可能性があります。

また、当社グループの航空旅客事業は夏場に売上が増加する傾向があるため、かかる時期において需要が大きく減少した場合には、その事業年度における当社グループの業績に影響を及ぼす可能性があります。

## ⑱ IT(システム)リスク

当社グループは、お客様へのサービス及び運航に必要な業務等、システム依存度が高い業種といえます。自然災害、事故、コンピュータ・ウィルス、不正アクセス、電力供給の制約や大規模停電等によりかかるシステムあるいは通信ネットワークに重大な障害が発生した場合、お客様へのサービス及び運航の維持が困難になるとともに、信用失墜により当社グループの経営に影響を及ぼす可能性があります。また、当社グループのシステムは他提携航空会社においても使用されており、その影響範囲は自社グループ内にとどまらなくなる可能性があります。

## ⑲ 人事・労務に関わるリスク

当社グループの従業員の多くは労働組合に所属しており、当社グループの従業員が集团的にストライキ等を行った場合、当社グループの航空機の運航に影響を受ける可能性があります。

## ⑳ 人材確保に関わるリスク

LCCの運航開始等により運航乗務員等に対する需要が高まっている一方、運航乗務員等の育成には一定期間の教育訓練等が必要であり、当社グループが適時に適切な数の適正能力を有する運航乗務員等を確保できない場合には、当社グループの経営に影響を受ける可能性があります。また、労働市場における需給バランスの変化によって、空港ハンドリング等の人材不足、あるいは賃金水準の高騰が発生する可能性があります。

## ㉑ 財務に関わるリスク

## 1) 資金調達コストの増加

当社グループは、機材調達等のため銀行借入・増資・社債発行等により資金調達を行っています。しかしながら、今後、航空業界の事業環境が悪化した場合、金融市場が混乱した場合、税制、政府の金利政策や政府系金融機関の保証制度等が変更された場合、もしくは当社の信用格付けが格下げされた場合等においては、当社にとって有利な条件による資金調達が困難または不可能となる結果、資金調達コストが増加し、当社グループの経営に影響を及ぼす可能性があります。

## 2) 資産減損等のリスク

当社グループは、その事業の性質上多くの固定資産を保有していますが、今後各種事業収支が悪化した場合、あるいは資産売却を決定した場合等には、固定資産の減損または固定資産の売却損の計上が必要となる可能性があります。

## 2. 経営方針

### (1) 会社の経営の基本方針

当社グループは、グループの使命・存在意義である経営理念として「安心と信頼を基礎に 世界をつなぐ心の翼で 夢にあふれる未来に貢献します」を掲げています。そして、数あるエアライングループのなかで、お客様に選ばれ、世界の航空業界をリードする確固たる地位を築くことを目指し、グループ経営ビジョンとして「ANAグループは、お客様満足と価値創造で世界のリーディングエアライングループを目指します」と定めております。

### (2) 中長期的な会社の経営戦略

航空業界は、訪日外国人の増加や、米国の景気回復基調ならびにアジアの経済成長等を背景とした航空需要の拡大が見込まれる一方で、足元の円安基調や急激な原油安を含めた経済環境の変化、既存のエアライン、新規参入と事業規模拡大をはかるLCC、新幹線の延伸による他交通機関との競争激化等、対処すべき課題の多い環境下におかれています。

このような中で、現在遂行中の「2014～2016年度ANAグループ中期経営戦略」を着実に達成するため、事業別の方向性を示した「ローリングプラン」を策定しました。コスト構造改革の進化をはかりながら、グループのコア事業である航空事業の持続的成長と、多角化（ノンエアライン）事業の更なる育成による収益ドメインの拡大を推進することで、現行戦略の実現性を高めてまいります。また、今後想定される首都圏空港の再拡張や競合他社の動向等の環境変化を加味しつつ、2017年度以降のANAグループの成長に繋げていくべく、10年先を見据えた2025年度までの長期戦略構想を策定しました。取り巻く環境の複雑な連鎖によって先の見通しが困難な状況においても、グローバル社会を生き抜くためにチャレンジする国・企業・人々に対して、世界をつなぐエアライングループとして貢献できることに社会的価値を見出しながら、世界から圧倒的支持を受けるエアライングループへと成長することを目指してまいります。

#### ① 戦略の全体像

「2014～2016年度ANAグループ中期経営戦略」を完遂することに主眼を置き、3本柱である「コア事業の強化」「収益ドメインの拡大・多様化」「コスト構造改革の進化」に、継続して取り組んでまいります。2017年度以降については、東京オリンピック・パラリンピック等のビジネスチャンスを実際に取り込み、成長軌道を描いていくことで、2025年度には売上高2兆5,000億円、営業利益2,000億円規模を目指してまいります。

#### ② 戦略の骨子

##### 1) コア事業の強化

###### (i) FSC（フルサービスキャリア）事業

- ・ANA国際線旅客事業は、グループの成長ドライバーとして、アジアを中心とした旺盛な航空需要と、首都圏空港発着枠拡大を背景に、首都圏デュアルハブの更なる進化によりネットワークを拡大し、需要の取り込みをはかります。長期的には、国内線旅客事業に替わる稼ぎ頭となり、“世界をつなぐ”ための積極的な路線展開を行います。
- ・ANA国内線旅客事業は、高需要期の機材大型化と低需要期の機材小型化を同時に実現する「ピタッとフリート」モデルを導入し、更なる需給適合を推進しながらマーケットシェアを確保し、最大の収益源を堅持します。長期的には、市場の成長が見込めない中で、マーケットシェアを堅持するとともに、リソース等の徹底した効率化をはかります。

###### (ii) 貨物事業

貨物専用機の増機によるネットワークの拡充、航空貨物共同事業（ジョイントベンチャー）の拡大、及びイールドマネジメントの強化により、貨物事業の収支を改善し、グループ収益の拡大に貢献します。長期的には、沖縄貨物ハブネットワークを拡充させ、アジア域内の貨物需要の取り込みを強化すること等により、総合航空物流会社として、コンビネーションキャリア（旅客便+貨物便）の頂点を目指します。

##### 2) 収益ドメインの拡大・多様化

###### (i) LCC事業

ネットワークの再編とレベニューマネジメント体制の構築により、2015年度に事業の黒字化を目指します。2016年度からは国際線を中心に事業規模を拡大する等、日本における航空需要創出と訪日需要の取り込みに努めます。

###### (ii) 多角化（ノンエアライン）事業

商社事業・旅行事業を中心に、訪日外国人の増加やアジアの経済成長等の商機を取り込むために、既存ビジネスモデルの変革や新たなビジネスの創造を推進し、グループ全体としての価値向上に貢献します。

(iii) 航空関連事業(戦略的投資)

沖縄でのMRO(航空機の受託整備)事業の他、海外を含めた訓練事業での収益モデルを確立すると同時に、既存事業についてもコスト構造改革や外部収益の拡大を推進することで、グループの収益ドメインを拡大・多様化してまいります。

3) コスト構造改革の進化

現在取り組んでいるコスト構造改革については、2011年度から2014年度までの累計で870億円のコスト削減を達成しております。今後2015-16年度の中で、組織横断的な取り組みを実施し、新たに500億円のコスト削減を目指してまいります。

3. 会計基準の選択に関する基本的な考え方

当社グループは、連結財務諸表の期間比較可能性および企業間の比較可能性を考慮し、当面は日本基準で連結財務諸表を作成する方針です。

なお、国際会計基準の適用につきましては、国内外の諸情勢を考慮の上、適切に対応する方針です。

## 4. 連結財務諸表

## (1) 連結貸借対照表

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (平成26年3月31日)	当連結会計年度 (平成27年3月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	28,972	43,901
受取手形及び営業未収入金	142,148	144,321
有価証券	344,162	278,692
商品	7,064	9,065
貯蔵品	56,855	54,305
繰延税金資産	17,331	33,216
その他	99,970	129,468
貸倒引当金	△236	△185
流動資産合計	696,266	692,783
固定資産		
有形固定資産		
建物及び構築物(純額)	101,504	113,604
航空機(純額)	863,800	873,662
機械装置及び運搬具(純額)	24,608	26,955
工具、器具及び備品(純額)	8,478	10,108
土地	50,999	51,813
リース資産(純額)	17,165	12,918
建設仮勘定	156,560	206,148
有形固定資産合計	1,223,114	1,295,208
無形固定資産	72,618	85,250
投資その他の資産		
投資有価証券	82,927	117,027
長期貸付金	4,462	4,350
退職給付に係る資産	45	77
繰延税金資産	66,714	34,835
その他	27,253	73,205
貸倒引当金	△1,074	△1,046
投資その他の資産合計	180,327	228,448
固定資産合計	1,476,059	1,608,906
繰延資産合計	1,282	748
資産合計	2,173,607	2,302,437



(単位:百万円)

	前連結会計年度 (平成26年3月31日)	当連結会計年度 (平成27年3月31日)
<b>負債の部</b>		
流動負債		
支払手形及び営業未払金	179,848	182,198
短期借入金	153	200
1年内返済予定の長期借入金	169,003	138,263
1年内償還予定の社債	10,000	65,000
リース債務	9,592	6,566
未払法人税等	10,390	26,179
発売未決済	108,412	120,449
賞与引当金	24,391	29,920
独禁法関連引当金	116	-
資産除去債務	763	81
その他	61,279	97,821
流動負債合計	573,947	666,677
固定負債		
社債	125,000	75,000
長期借入金	499,022	514,403
リース債務	21,998	20,399
繰延税金負債	2,322	2,779
賞与引当金	2,172	2,118
役員退職慰労引当金	433	529
退職給付に係る負債	181,101	160,562
資産除去債務	729	744
その他	15,592	55,674
固定負債合計	848,369	832,208
負債合計	1,422,316	1,498,885
純資産の部		
株主資本		
資本金	318,789	318,789
資本剰余金	281,955	282,209
利益剰余金	155,820	189,353
自己株式	△6,330	△5,269
株主資本合計	750,234	785,082
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	10,201	30,684
繰延ヘッジ損益	15,350	5,279
為替換算調整勘定	453	3,855
退職給付に係る調整累計額	△30,168	△26,620
その他の包括利益累計額合計	△4,164	13,198
少数株主持分	5,221	5,272
純資産合計	751,291	803,552
負債純資産合計	2,173,607	2,302,437

(2) 連結損益計算書及び連結包括利益計算書  
(連結損益計算書)

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 平成25年4月1日 至 平成26年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成26年4月1日 至 平成27年3月31日)
売上高	1,570,145	1,713,457
売上原価	1,238,298	1,335,084
売上総利益	331,847	378,373
販売費及び一般管理費		
販売手数料	76,538	92,373
広告宣伝費	7,741	8,586
従業員給料及び賞与	32,913	35,559
貸倒引当金繰入額	99	138
賞与引当金繰入額	4,928	6,710
退職給付費用	3,593	2,878
減価償却費	15,693	15,094
その他	124,356	125,494
販売費及び一般管理費合計	265,861	286,832
営業利益	65,986	91,541
営業外収益		
受取利息	787	775
受取配当金	2,749	952
持分法による投資利益	1,336	2,150
資産売却益	2,940	2,325
その他	4,484	6,297
営業外収益合計	12,296	12,499
営業外費用		
支払利息	15,933	13,732
為替差損	1,194	4,379
資産売却損	1,855	3,147
資産除却損	5,826	6,332
休止固定資産減価償却費	2,051	—
退職給付会計基準変更時差異の処理額	6,368	6,137
その他	2,127	3,184
営業外費用合計	35,354	36,911
経常利益	42,928	67,129

(単位:百万円)

	前連結会計年度 (自 平成25年4月1日 至 平成26年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成26年4月1日 至 平成27年3月31日)
<b>特別利益</b>		
固定資産売却益	—	681
投資有価証券売却益	903	296
厚生年金基金代行返上益	—	943
補助金収入	130	23
関係会社清算益	653	—
受取和解金	1,744	—
退職給付制度改定益	—	9,945
その他	130	97
特別利益合計	3,560	11,985
<b>特別損失</b>		
固定資産売却損	1,087	71
投資有価証券売却損	—	222
投資有価証券評価損	—	409
減損損失	322	111
のれん償却額	2,083	—
特別退職金	1,548	89
関係会社清算損	930	—
和解金	—	165
年金制度改定関連費用	3,976	55
その他	151	9
特別損失合計	10,097	1,131
税金等調整前当期純利益	36,391	77,983
法人税、住民税及び事業税	13,001	30,971
法人税等調整額	5,456	6,985
法人税等合計	18,457	37,956
少数株主損益調整前当期純利益	17,934	40,027
少数株主利益又は少数株主損失(△)	△952	788
当期純利益	18,886	39,239

(連結包括利益計算書)

(単位:百万円)

	前連結会計年度 (自 平成25年4月1日 至 平成26年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成26年4月1日 至 平成27年3月31日)
少数株主損益調整前当期純利益	17,934	40,027
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	5,434	20,232
繰延ヘッジ損益	2,608	△10,021
為替換算調整勘定	637	3,181
退職給付に係る調整額	-	3,458
持分法適用会社に対する持分相当額	111	265
その他の包括利益合計	8,790	17,115
包括利益	26,724	57,142
(内訳)		
親会社株主に係る包括利益	27,676	56,298
少数株主に係る包括利益	△952	844

(3) 連結株主資本等変動計算書

前連結会計年度(自平成25年4月1日至平成26年3月31日)

(単位:百万円)

	株主資本				
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	自己株式	株主資本合計
当期首残高	318,789	281,969	150,663	△1,898	749,523
会計方針の変更による累積的影響額					
会計方針の変更を反映した当期首残高	318,789	281,969	150,663	△1,898	749,523
当期変動額					
剰余金の配当			△14,041		△14,041
当期純利益			18,886		18,886
自己株式の取得				△5,228	△5,228
自己株式の処分		△14		796	782
連結範囲の変動			312		312
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)					
当期変動額合計		△14	5,157	△4,432	711
当期末残高	318,789	281,955	155,820	△6,330	750,234

	その他の包括利益累計額					少数株主持分	純資産合計
	その他有価証券評価差額金	繰延ヘッジ損益	為替換算調整勘定	退職給付に係る調整累計額	その他の包括利益累計額合計		
当期首残高	4,693	12,705	△184	—	17,214	6,363	773,100
会計方針の変更による累積的影響額							
会計方針の変更を反映した当期首残高	4,693	12,705	△184	—	17,214	6,363	773,100
当期変動額							
剰余金の配当							△14,041
当期純利益							18,886
自己株式の取得							△5,228
自己株式の処分							782
連結範囲の変動							312
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)	5,508	2,645	637	△30,168	△21,378	△1,142	△22,520
当期変動額合計	5,508	2,645	637	△30,168	△21,378	△1,142	△21,809
当期末残高	10,201	15,350	453	△30,168	△4,164	5,221	751,291

当連結会計年度(自平成26年4月1日至平成27年3月31日)

(単位:百万円)

	株主資本				
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	自己株式	株主資本合計
当期首残高	318,789	281,955	155,820	△6,330	750,234
会計方針の変更による累積的影響額			3,715		3,715
会計方針の変更を反映した当期首残高	318,789	281,955	159,535	△6,330	753,949
当期変動額					
剰余金の配当			△10,467		△10,467
当期純利益			39,239		39,239
自己株式の取得				△49	△49
自己株式の処分		254		1,110	1,364
連結範囲の変動			1,046		1,046
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)					
当期変動額合計		254	29,818	1,061	31,133
当期末残高	318,789	282,209	189,353	△5,269	785,082

	その他の包括利益累計額					少数株主持分	純資産合計
	その他有価証券評価差額金	繰延ヘッジ損益	為替換算調整勘定	退職給付に係る調整累計額	その他の包括利益累計額合計		
当期首残高	10,201	15,350	453	△30,168	△4,164	5,221	751,291
会計方針の変更による累積的影響額							3,715
会計方針の変更を反映した当期首残高	10,201	15,350	453	△30,168	△4,164	5,221	755,006
当期変動額							
剰余金の配当							△10,467
当期純利益							39,239
自己株式の取得							△49
自己株式の処分							1,364
連結範囲の変動							1,046
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)	20,483	△10,071	3,402	3,548	17,362	51	17,413
当期変動額合計	20,483	△10,071	3,402	3,548	17,362	51	48,546
当期末残高	30,684	5,279	3,855	△26,620	13,198	5,272	803,552

## (4) 連結キャッシュ・フロー計算書

(単位:百万円)

	前連結会計年度 (自 平成25年4月1日 至 平成26年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成26年4月1日 至 平成27年3月31日)
<b>営業活動によるキャッシュ・フロー</b>		
税金等調整前当期純利益	36,391	77,983
減価償却費	136,180	131,329
減損損失	322	111
のれん償却額	2,726	908
固定資産売却損益(△は益)及び除却損	5,976	6,544
有価証券売却損益及び評価損益(△は益)	△900	335
関係会社清算損益(△は益)	277	—
受取和解金	△1,744	—
和解金	—	165
貸倒引当金の増減額(△は減少)	△269	△79
退職給付に係る負債の増減額(△は減少)	3,464	△2,906
受取利息及び受取配当金	△3,536	△1,727
支払利息	15,933	13,732
為替差損益(△は益)	△2,733	△662
特別退職金	1,548	89
退職給付制度改定益	—	△9,945
厚生年金基金代行返上損益(△は益)	—	△943
年金制度改定関連費用	3,976	55
売上債権の増減額(△は増加)	△20,247	△438
その他債権の増減額(△は増加)	△16,477	△2,777
仕入債務の増減額(△は減少)	22,104	1,536
その他	37,636	21,522
小計	220,627	234,832
利息及び配当金の受取額	4,752	2,177
利息の支払額	△16,137	△14,118
和解金の受取額	1,769	—
和解金の支払額	—	△165
特別退職金の支払額	△70	△1,567
法人税等の支払額又は還付額(△は支払)	△10,817	△14,280
営業活動によるキャッシュ・フロー	200,124	206,879
<b>投資活動によるキャッシュ・フロー</b>		
有価証券の取得による支出	△452,730	△395,280
有価証券の売却による収入	549,010	413,760
有形固定資産の取得による支出	△167,894	△241,733
有形固定資産の売却による収入	46,326	50,839
無形固定資産の取得による支出	△15,845	△32,969
投資有価証券の取得による支出	△4,025	△3,655
投資有価証券の売却による収入	1,067	411
連結の範囲の変更を伴う子会社株式の取得による 支出	△16,793	—
子会社株式の取得による支出	△2,450	△1,940
貸付けによる支出	△313	△96
貸付金の回収による収入	281	202
その他	△1,549	△288
投資活動によるキャッシュ・フロー	△64,915	△210,749

(単位:百万円)

	前連結会計年度 (自 平成25年4月1日 至 平成26年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成26年4月1日 至 平成27年3月31日)
財務活動によるキャッシュ・フロー		
短期借入金の純増減額(△は減少)	△117	△511
長期借入れによる収入	47,282	165,062
長期借入金の返済による支出	△111,971	△180,450
社債の発行による収入	29,850	14,921
社債の償還による支出	△20,000	△10,000
リース債務の返済による支出	△11,944	△10,266
少数株主への株式発行による収入	—	221
自己株式の純増減額(△は増加)	△4,428	1,315
配当金の支払額	△14,041	△10,467
その他	△200	△249
財務活動によるキャッシュ・フロー	△85,569	△30,424
現金及び現金同等物に係る換算差額	584	703
現金及び現金同等物の増減額(△は減少)	50,224	△33,591
現金及び現金同等物の期首残高	191,297	240,935
連結の範囲の変更に伴う現金及び現金同等物の増減額(△は減少)	△586	1,593
現金及び現金同等物の期末残高	240,935	208,937



## (5) 連結財務諸表に関する注記事項

(継続企業の前提に関する注記)

該当事項はありません。

## (連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項)

連結の範囲に関する事項

(1) 連結子会社数 64社

(2) 持分法適用会社数 18社

(3) 連結範囲の異動状況

新規：3社

欧西愛司物流(上海)有限公司

OCS Hong Kong Co., Ltd.

Pan Am International Flight Training Center (Thailand) Limited

除外：1社

ANAエアポートハンドリング㈱

## (会計方針の変更)

(退職給付に関する会計基準等の適用)

「退職給付に関する会計基準」(企業会計基準第26号 平成24年5月17日。以下「退職給付会計基準」という。)及び「退職給付に関する会計基準の適用指針」(企業会計基準適用指針第25号 平成27年3月26日。以下「退職給付適用指針」という。)を、退職給付会計基準第35項本文及び退職給付適用指針第67項本文に掲げられた定めについて当連結会計年度より適用し、退職給付債務及び勤務費用の計算方法を見直し、退職給付見込額の期間帰属方法を期間定額基準から給付算定式基準へ変更、割引率の決定方法を割引率決定の基礎となる債券の期間について従業員の平均残存勤務期間に近似した年数を基礎に決定する方法から退職給付の支払見込期間及び支払見込期間ごとの金額を反映した単一の加重平均割引率を使用する方法へ変更しております。

退職給付会計基準等の適用については、退職給付会計基準第37項に定める経過的な取扱いに従って、当連結会計年度の期首において、退職給付債務及び勤務費用の計算方法の変更に伴う影響額を利益剰余金に加減しております。

この変更により、当連結会計年度の期首の退職給付に係る負債が5,719百万円減少し、利益剰余金が3,715百万円増加しております。また、当連結会計年度の営業利益、経常利益及び税金等調整前当期純利益に与える影響は軽微であります。

(従業員等に信託を通じて自社の株式を交付する取引に関する実務上の取扱いの適用)

「従業員等に信託を通じて自社の株式を交付する取引に関する実務上の取扱い」(実務対応報告第30号 平成27年3月26日)を当連結会計年度より適用しております。なお、適用初年度の期首より前に締結された信託契約に係る会計処理については、同実務対応報告の方法によらず、従来採用していた方法を継続しております。

(売上高の計上基準の変更)

当社の国内連結子会社である全日本空輸株式会社は、従来、事業上の関連性の高い航空会社に対する航空機燃料の売上取引について、売上高及び売上原価を総額で計上しておりましたが、当連結会計年度より、売上高と売上原価を相殺して純額にて売上高を計上する方法に変更しております。

この変更は、当該取引の金額的重要性が増したため、純額表示することで、経営成績をより適切に表示するために行ったものであります。

当該会計方針の変更は遡及適用され、前連結会計年度については遡及適用後の連結財務諸表となっております。

この変更により、遡及適用を行う前と比べて、前連結会計年度の売上高及び売上原価は30,868百万円それぞれ減少しておりますが、売上総利益、営業利益、経常利益及び税金等調整前当期純利益に与える影響はありません。

(連結キャッシュ・フロー計算書関係)

## ※1 現金及び現金同等物の期末残高と連結貸借対照表に掲記されている科目の金額との関係

	前連結会計年度 (自 平成25年4月1日 至 平成26年3月31日)		当連結会計年度 (自 平成26年4月1日 至 平成27年3月31日)	
	期末残高	左記の内現金及び 現金同等物	期末残高	左記の内現金及び 現金同等物
現金及び預金勘定 有価証券	28,972百万円 344,162 "	27,953百万円 212,982 "	43,901百万円 278,692 "	42,945百万円 165,992 "
現金及び現金同等物		240,935百万円		208,937百万円

(セグメント情報等)

## 【セグメント情報】

## 1. 報告セグメントの概要

当社の報告セグメントは、当社の構成単位のうち分離された財務情報の入手が可能であり、グループ経営戦略会議が、経営資源の配分の決定及び業績を評価するために、定期的に検討を行う対象となっているものであります。

当社グループは、航空事業を中心に、これに付随する航空関連事業、旅行事業、商社事業等を展開していることから、「航空事業」「航空関連事業」「旅行事業」「商社事業」を報告セグメントとしております。

「航空事業」は旅客、貨物等の国内線及び国際線の定期・不定期の航空運送を行っております。「航空関連事業」は空港ハンドリング、整備など航空輸送に付随するサービスを提供しております。「旅行事業」は、旅行商品開発及び販売を中心に、パッケージ旅行商品等の企画及び販売を行っております。「商社事業」は主に航空関連資材等の輸出及び店舗・通信販売等を行っております。

## 2. 報告セグメントごとの売上高、利益又は損失、資産、負債その他の項目の金額の算定方法

報告されている事業セグメントの会計処理の方法は、連結財務諸表を作成するために採用される会計処理の原則及び手続に準拠した方法であります。

報告セグメントの利益は、営業利益ベースの数値であります。

セグメント間の内部売上高及び振替高は市場実勢価格に基づいております。

## 3. 報告セグメントごとの売上高、利益又は損失、資産、負債その他の項目の金額に関する情報

前連結会計年度(自平成25年4月1日 至平成26年3月31日)

(単位:百万円)

	報告セグメント				
	航空事業	航空関連事業	旅行事業	商社事業	計
売上高					
(1) 外部顧客への売上高	1,267,077	41,989	163,901	88,217	1,561,184
(2) セグメント間の内部売上高 又は振替高	97,266	147,650	9,577	22,061	276,554
計	1,364,343	189,639	173,478	110,278	1,837,738
セグメント利益	65,367	2,745	4,429	3,317	75,858
セグメント資産	2,042,737	115,935	53,608	50,695	2,262,975
その他の項目					
減価償却費	131,912	3,292	50	727	135,981
有形固定資産及び無形固定資産の 増加額	178,406	3,348	35	1,943	183,732

	その他(注1)	合計	調整額(注2)	連結財務諸表計上額 (注3)
売上高				
(1) 外部顧客への売上高	8,961	1,570,145	—	1,570,145
(2) セグメント間の内部売上高 又は振替高	21,158	297,712	△297,712	—
計	30,119	1,867,857	△297,712	1,570,145
セグメント利益	1,367	77,225	△11,239	65,986
セグメント資産	142,845	2,405,820	△232,213	2,173,607
その他の項目				
減価償却費	199	136,180	—	136,180
有形固定資産及び無形固定資産の 増加額	143	183,875	△136	183,739

(注) 1. 「その他」の区分は、報告セグメントに含まれない事業セグメントであり、施設管理、ビジネスサポート他の事業を含んでおります。

2. セグメント利益の調整額は、セグメント間取引消去及び全社費用等であります。

セグメント資産の調整額に含めた全社資産の金額は109,359百万円であり、その主なものは、連結会社の長期投資資金(投資有価証券)であります。

3. セグメント利益は、連結財務諸表の営業利益と調整を行っております。

当連結会計年度(自平成26年4月1日 至平成27年3月31日)

(単位:百万円)

	報告セグメント				
	航空事業	航空関連事業	旅行事業	商社事業	計
売上高					
(1) 外部顧客への売上高	1,388,187	50,047	160,070	105,262	1,703,566
(2) セグメント間の内部売上高 又は振替高	96,413	173,733	9,008	21,767	300,921
計	1,484,600	223,780	169,078	127,029	2,004,487
セグメント利益	81,667	9,024	4,565	4,067	99,323
セグメント資産	2,110,920	139,249	57,030	49,970	2,357,169
その他の項目					
減価償却費	125,437	4,696	56	956	131,145
有形固定資産及び無形固定資産の 増加額	267,621	7,264	365	1,823	277,073

	その他(注1)	合計	調整額(注2)	連結財務諸表計上額 (注3)
売上高				
(1) 外部顧客への売上高	9,891	1,713,457	-	1,713,457
(2) セグメント間の内部売上高 又は振替高	22,683	323,604	△323,604	-
計	32,574	2,037,061	△323,604	1,713,457
セグメント利益	1,624	100,947	△9,406	91,541
セグメント資産	130,901	2,488,070	△185,633	2,302,437
その他の項目				
減価償却費	184	131,329	-	131,329
有形固定資産及び無形固定資産の 増加額	319	277,392	△2,690	274,702

- (注) 1. 「その他」の区分は、報告セグメントに含まれない事業セグメントであり、施設管理、ビジネスサポート他の事業を含んでおります。
2. セグメント利益の調整額は、セグメント間取引消去及び全社費用等であります。  
セグメント資産の調整額に含めた全社資産の金額は145,145百万円であり、その主なものは、連結会社の長期投資資金(投資有価証券)であります。
3. セグメント利益は、連結財務諸表の営業利益と調整を行っております。

## (1株当たり情報)

	前連結会計年度 (自 平成25年4月1日 至 平成26年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成26年4月1日 至 平成27年3月31日)
1株当たり純資産額	213円82銭	228円45銭
1株当たり当期純利益金額	5円41銭	11円24銭

(注) 1. 潜在株式調整後1株当たり当期純利益金額については、潜在株式が存在しないため記載していない。

2. 1株当たり当期純利益金額の算定上の基礎は、以下のとおりである。

	前連結会計年度 (自 平成25年4月1日 至 平成26年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成26年4月1日 至 平成27年3月31日)
1株当たり当期純利益金額		
当期純利益(百万円)	18,886	39,239
普通株主に帰属しない金額(百万円)	—	—
普通株式に係る当期純利益(百万円)	18,886	39,239
普通株式の期中平均株式数(千株)	3,493,860	3,492,380

3. 1株当たり純資産額の算定上の基礎は、以下のとおりである。

	前連結会計年度末 (平成26年3月31日)	当連結会計年度末 (平成27年3月31日)
純資産の部の合計額(百万円)	751,291	803,552
純資産の部の合計額から控除する金額 (百万円)	5,221	5,272
(うち少数株主持分)	(5,221)	(5,272)
普通株式に係る期末の純資産額(百万円)	746,070	798,280
1株当たり純資産額の算定に用いられた期 末の普通株式の数(千株)	3,489,292	3,494,355

4. 「普通株式の期中平均株式数」並びに「1株当たり純資産額の算定に用いられた期末の普通株式の数」は、ANAグループ従業員持株会信託が所有する当社株式を控除している。

## (重要な後発事象)

該当事項はありません。

## 5. 販売の状況及び輸送実績

## (1) 販売の状況

対象期間 セグメントの名称	前連結会計年度 (自 平成25年4月1日 至 平成26年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成26年4月1日 至 平成27年3月31日)	増減
	金額(百万円)	金額(百万円)	金額(百万円)
航空事業			
国内線			
旅客収入	675,153	683,369	8,216
貨物収入	32,116	32,584	468
郵便収入	3,592	3,743	151
小計	710,861	719,696	8,835
国際線			
旅客収入	395,340	468,321	72,981
貨物収入	104,736	124,772	20,036
郵便収入	5,129	5,894	765
小計	505,205	598,987	93,782
航空事業収入合計	1,216,066	1,318,683	102,617
その他の収入	148,277	165,917	17,640
航空事業小計	1,364,343	1,484,600	120,257
航空関連事業			
航空関連収入	189,639	223,780	34,141
航空関連事業小計	189,639	223,780	34,141
旅行事業			
パッケージ商品収入(国内)	139,980	133,045	△6,935
パッケージ商品収入(国際)	23,247	26,132	2,885
その他の収入	10,251	9,901	△350
旅行事業小計	173,478	169,078	△4,400
商社事業			
商社収入	110,278	127,029	16,751
商社事業小計	110,278	127,029	16,751
報告セグメント計	1,837,738	2,004,487	166,749
その他			
その他の収入	30,119	32,574	2,455
その他小計	30,119	32,574	2,455
売上高合計	1,867,857	2,037,061	169,204
セグメント間取引	△297,712	△323,604	△25,892
売上高(連結)	1,570,145	1,713,457	143,312

(注) 1. セグメント内の内訳は内部管理上採用している区分によっています。

2. 各セグメントの売上高はセグメント間の売上高を含みます。

3. バニラ・エア(株)による国内線旅客収入および国際線旅客収入は、航空事業のその他の収入に含まれます。

4. 上記の金額には、消費税等は含みません。

## (2) 輸送実績

項目	対象期間	前連結会計年度 (自 平成25年4月1日 至 平成26年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成26年4月1日 至 平成27年3月31日)	前期比 (%)
国内線				
旅客数	(人)	42,668,588	43,203,184	1.3
座席キロ	(千席キロ)	61,046,582	60,213,030	△1.4
旅客キロ	(千人キロ)	37,861,806	38,582,150	1.9
利用率	(%)	62.0	64.1	2.1
有効貨物トンキロ	(千トンキロ)	1,973,754	1,883,263	△4.6
貨物輸送重量	(トン)	477,081	475,462	△0.3
貨物トンキロ	(千トンキロ)	473,294	476,807	0.7
郵便輸送重量	(トン)	32,327	32,526	0.6
郵便トンキロ	(千トンキロ)	31,956	31,902	△0.2
貨物重量利用率	(%)	25.6	27.0	1.4
国際線				
旅客数	(人)	6,336,335	7,208,044	13.8
座席キロ	(千席キロ)	41,451,861	49,487,472	19.4
旅客キロ	(千人キロ)	30,613,595	35,639,322	16.4
利用率	(%)	73.9	72.0	△1.8
有効貨物トンキロ	(千トンキロ)	4,530,716	5,484,270	21.0
貨物輸送重量	(トン)	710,610	841,765	18.5
貨物トンキロ	(千トンキロ)	2,937,564	3,608,347	22.8
郵便輸送重量	(トン)	33,783	35,232	4.3
郵便トンキロ	(千トンキロ)	146,002	152,732	4.6
貨物重量利用率	(%)	68.1	68.6	0.5
合計				
旅客数	(人)	49,004,923	50,411,228	2.9
座席キロ	(千席キロ)	102,498,444	109,700,502	7.0
旅客キロ	(千人キロ)	68,475,401	74,221,472	8.4
利用率	(%)	66.8	67.7	0.9
有効貨物トンキロ	(千トンキロ)	6,504,470	7,367,534	13.3
貨物輸送重量	(トン)	1,187,691	1,317,228	10.9
貨物トンキロ	(千トンキロ)	3,410,858	4,085,154	19.8
郵便輸送重量	(トン)	66,110	67,758	2.5
郵便トンキロ	(千トンキロ)	177,959	184,634	3.8
貨物重量利用率	(%)	55.2	58.0	2.8

- (注) 1. 国内線旅客実績には、アイバックスエアラインズ(株)、(株)AIRDO、スカイネットアジア航空(株)及び(株)スターフライヤーとのコードシェア便実績を含みます。
2. 国際線旅客実績には、平成26年3月30日から平成27年2月1日までのヴァージンアトランティック航空とのコードシェア便を含みます。
3. 国内線、国際線ともに不定期便実績を除きます。
4. 国内線貨物及び郵便実績には、(株)AIRDO、スカイネットアジア航空(株)及びオリエンタルエアブリッジ(株)とのコードシェア便実績及びエアラインチャーター便実績を含みます。
5. 国内線深夜貨物定期便実績を含みます。
6. 国際線貨物及び郵便実績には、コードシェア便実績、エアラインチャーター便実績、ブロック・スペース契約締結便実績及び地上輸送実績を含みます。
7. 座席キロは、各路線各区間の有効座席数(席)に各区間距離(km)を乗じた数値の合計です。
8. 旅客キロは、各路線各区間の旅客数(人)に各区間距離(km)を乗じた数値の合計です。
9. 有効貨物トンキロは、各路線各区間の有効貨物重量(トン)に各区間距離(km)を乗じた数値の合計です。なお、旅客便については、床下貨物室(ベリー)の有効貨物重量に各区間距離を乗じています。また、床下貨物室の有効貨物重量には、貨物・郵便の他、搭乗旅客から預かる手荷物搭載の有効搭載重量も含まれております。
10. 貨物トンキロ及び郵便トンキロは、各路線各区間の輸送重量(トン)に各区間距離(km)を乗じた数値の合計です。
11. 貨物重量利用率は、貨物トンキロと郵便トンキロの合計を有効貨物トンキロで除した数値です。
12. バニラ・エア(株)の実績は含みません。
13. バニラ・エア(株)は貨物・郵便の取扱いをしておりません。