



2019年3月期 決算短信〔日本基準〕（連結）

2019年4月26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.ana.co.jp/group/>

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) グループ総務部長 (氏名) 坂爪 浩 TEL 03-6735-1001

定時株主総会開催予定日 2019年6月21日 配当支払開始予定日 2019年6月24日

有価証券報告書提出予定日 2019年6月24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. 2019年3月期の連結業績（2018年4月1日～2019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		親会社株主に帰属する 当期純利益	
	百万円	%	百万円	%	百万円	%	百万円	%
2019年3月期	2,058,312	4.4	165,019	0.3	156,681	△2.5	110,777	△23.0
2018年3月期	1,971,799	11.7	164,516	13.0	160,636	14.4	143,887	45.6

(注) 包括利益 2019年3月期 141,630百万円 (△12.8%) 2018年3月期 162,495百万円 (11.6%)

	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	%	%	%
2019年3月期	331.04	—	10.6	6.0	8.0
2018年3月期	417.82	—	15.1	6.6	8.3

(参考) 持分法投資損益 2019年3月期 1,559百万円 2018年3月期 1,485百万円

(注) 当社は、2017年10月1日付で普通株式10株につき1株の割合で株式併合を行っています。前連結会計年度の期首に当該株式併合が行われたと仮定して、「1株当たり当期純利益」を算定しています。

(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
2019年3月期	2,687,122	1,109,313	40.9	3,285.46
2018年3月期	2,562,462	1,000,552	38.6	2,954.47

(参考) 自己資本 2019年3月期 1,099,413百万円 2018年3月期 988,661百万円

(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
2019年3月期	296,148	△308,671	△46,480	211,838
2018年3月期	316,014	△324,494	△29,989	270,509

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	%	%
2018年3月期	—	—	—	60.00	60.00	20,084	14.4	2.0
2019年3月期	—	—	—	75.00	75.00	25,105	22.7	2.3
2020年3月期(予想)	—	—	—	75.00	75.00		23.2	

※2018年3月期の配当金総額には関係会社に対する配当金7百万円を含めていません。

2019年3月期の配当金総額には関係会社に対する配当金9百万円を含めていません。

なお、2019年3月期における1株当たり期末配当金については、70円から75円に変更しています。詳細については、本日(2019年4月26日)に公表しました「剰余金の配当に関するお知らせ」をご覧ください。

3. 2020年3月期の連結業績予想（2019年4月1日～2020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	2,150,000	4.5	165,000	△0.0	160,000	2.1	108,000	△2.5	322.75

※当社は第2四半期連結累計期間の業績予想を行っていません。

※ 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 一社（社名）、除外 一社（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： 無
- ② ①以外の会計方針の変更： 無
- ③ 会計上の見積りの変更： 無
- ④ 修正再表示： 無

※詳細は、22ページ「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）	2019年3月期	348,498,361株	2018年3月期	348,498,361株
② 期末自己株式数	2019年3月期	13,868,935株	2018年3月期	13,866,101株
③ 期中平均株式数	2019年3月期	334,632,361株	2018年3月期	344,372,763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、25ページ「1株当たり情報」をご覧ください。

（注）当社は、2017年10月1日付で普通株式10株につき1株の割合で株式併合を行っています。前連結会計年度の期首に当該株式併合が行われたと仮定して、「期末発行済株式数」「期末自己株式数」及び「期中平均株式数」を算定しています。

（参考）個別業績の概要

1. 2019年3月期の個別業績（2018年4月1日～2019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	%
2019年3月期	255,109	△4.7	91,462	△18.4	86,613	△20.1	80,038	△10.3
2018年3月期	267,763	9.9	112,101	17.9	108,406	24.1	89,226	37.1

	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
2019年3月期	239.09	—
2018年3月期	259.00	—

（注）当社は、2017年10月1日付で普通株式10株につき1株の割合で株式併合を行っています。前連結会計年度の期首に当該株式併合が行われたと仮定して、「1株当たり当期純利益」を算定しています。

（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
2019年3月期	1,966,499	879,989	44.7	2,628.71
2018年3月期	1,887,516	796,541	42.2	2,379.41

（参考）自己資本 2019年3月期 879,989百万円 2018年3月期 796,541百万円

※ 決算短信は公認会計士又は監査法人の監査の対象外です。

※ 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. 経営成績等の概況（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. 経営成績等の概況	2
(1) 経営成績に関する分析	2
(2) 財政状態に関する分析	8
(3) 利益配分に関する基本方針及び当期・次期の配当	8
(4) 事業等のリスク	9
2. 会計基準の選択に関する基本的な考え方	13
3. 連結財務諸表及び主な注記	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)	17
(3) 連結株主資本等変動計算書	18
(4) 連結キャッシュ・フロー計算書	20
(5) 連結財務諸表に関する注記事項	22
(継続企業の前提に関する注記)	22
(連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項)	22
(会計方針の変更)	22
(連結キャッシュ・フロー計算書関係)	22
(セグメント情報等)	22
(1株当たり情報)	25
(重要な後発事象)	25
4. 販売の状況及び輸送実績	26
(1) 販売の状況	26
(2) 輸送実績	27

1. 経営成績等の概況

(1) 経営成績に関する分析

① 当期の概況

当期(2018年4月1日～2019年3月31日)のわが国経済は、企業収益及び雇用環境の改善が続く中、個人消費の持ち直しが見られる等、景気は緩やかに回復しました。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、「2018～2022年度ANAグループ中期経営戦略」(2018年2月1日開示)で掲げた各種施策を遂行し、安全と品質・サービスを追求するとともに、2020年の首都圏空港発着枠の拡大に向けた人財・設備投資を積極的に進めました。

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2兆583億円(前期比4.4%増)、営業利益は1,650億円(同0.3%増)と4期連続で過去最高を更新しました。一方、整備部品の除却が増加したこと等により、経常利益は1,566億円(前期比2.5%減)となりました。前期にPeach・Aviation(株)を連結子会社としたことによる特別利益等があったため、親会社株主に帰属する当期純利益は1,107億円(前期比23.0%減)となりました。

また当社は、経済産業省と東京証券取引所から、積極的なIT利活用に取り組んでいる企業として「攻めのIT経営銘柄2018」に選定されました。今後もデジタル技術の可能性を活かしながら、革新的な働き方、独創的なサービスや事業等、持続的な価値創造に取り組んでまいります。

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

旺盛な需要に支えられ、国際線旅客が好調に推移したこと等により、航空事業の売上高は1兆8,144億円(前期比4.8%増)となり、営業利益は1,605億円(同2.3%増)となりました。

当期は、成長戦略推進のために必要な「安全と品質・サービスの総点検」と位置付けた期間であり、「安全の堅持」「お客様の利便性・快適性の向上」への取り組みを着実に進めました。お客様に機内での安全に関わる情報を分かりやすく確実に伝えるために、12月より日本の伝統芸能「歌舞伎」をテーマに機内安全ビデオを一新した他、狭い機内でも移動や回転がしやすい機内用新型車いすの配備や、よりスムーズにご搭乗いただけるよう、搭乗ゲート幅の拡大を進める等、誰もが利用しやすい「ユニバーサルなサービス」の充実を図りました。

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「5STAR」に7年連続で認定された他、公益財団法人日本生産性本部が実施しているJCSI(日本版顧客満足度指数)調査において、国際航空部門の顧客満足で初の第1位となる等、サービス品質に高い評価をいただきました。定時到着率においても、米国FlightStats社からアジア・パシフィック地域の第1位及び全世界の第3位に認定されました。これからも基本品質に徹底的にこだわり、更なる向上に向けて取り組んでまいります。

<国内線旅客>

国内線旅客は、上期に相次ぐ自然災害やロールス・ロイス社製エンジンの点検整備による欠航の影響があったものの、堅調なビジネス需要と訪日旅客の国内移動需要を取り込むとともに、需要に応じた各種割引運賃の設定等に取り組んだ結果、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、サマーダイヤから中部＝宮古線、福岡＝石垣線を通年運航とし、日本各地から石垣島、宮古島への直行便を拡大する等、需要の取り込みを図りました。

営業・サービス面では、10月からシンプルでわかりやすい運賃ラインナップへ変更し、予約・発売を搭乗の355日前から開始する等、運賃体系をリニューアルした他、自然災害からの復興支援として「でかけよう北海道」プロジェクト及び「訪日旅客向け関西空港利用促進キャンペーン」の実施により、国内外からの渡航需要喚起を図りました。また、4月から機内Wi-Fiサービスの無料提供を開始した他、全席シートモニターを装着したエアバスA321neo型機の導入を更に進め、本年2月に隈研吾氏監修のもと、伊丹空港、福岡空港、那覇空港の国内線ラウンジをリニューアルする等、サービス向上に努めました。

以上の結果、当期の国内線旅客数は4,432万人(前期比0.4%増)となり、収入は6,966億円(同1.0%増)となりました。

<国際線旅客>

国際線旅客は、日本発ビジネス需要が好調に推移していることに加え、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、6月から羽田＝バンコク線を1日3便へ増便し、10月からアリタリアとのコードシェア便の運航を開始した他、本年2月から羽田＝ウィーン線を新規開設する等、ネットワークの更なる拡充を図りました。

営業・サービス面では、プレミアムエコノミーにおいて、マイルを利用した特典航空券やエコノミークラスからのアップグレードの予約を開始し、お客様の利便性向上を図りました。また、本年3月からビジネスクラスにおいて機内食の事前予約サービスを拡充した他、食物アレルギーを持つお客様が安心してお食事をお楽しみ頂けるよう、新たに開発したグルテンフリー米粉パンを提供する等、すべてのお客様に、より安心・快適に飛行機をご利用いただける環境づくりに努めました。

また、当社は、成長著しいアジア地域のネットワーク強化、プレゼンス向上を目的として、フィリピン航空の親会社であるPALホールディングスと資本業務提携をしました。フィリピン航空との中長期的な戦略的パートナー関係を更に強化してまいります。

以上の結果、当期の国際線旅客数は1,009万人(前期比3.6%増)となり、収入は6,515億円(同9.1%増)となりました。

<貨物>

国際線貨物では、第4四半期は中国発着貨物の需要が落ち込みましたが、第3四半期までは北米・欧州向けの自動車関連部品や電子部品を中心とした旺盛な貨物需要を背景に、好調に推移しました。輸送重量は前期を下回ったものの、イールドマネジメントの強化や、エアラインチャーター(他社機材を使用した貨物チャーター便)を活用する等の結果、収入は前期を上回りました。また、ウインターダイヤから沖縄ハブネットワークの規模適正化や、一部路線の直行便化を行い、収益性の改善を図りました。

以上の結果、当期の国際線貨物輸送重量は91万3千トン(前期比8.1%減)となり、収入は1,250億円(同5.9%増)となりました。

<LCC>

LCCでは、路線の拡大や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、Peach・Aviation(株)が4月から沖縄＝高雄線、8月から関西＝釧路線を新規開設した他、バニラ・エア(株)が7月から成田＝石垣線、沖縄＝石垣線を新規開設し、10月から沖縄＝台北線を増便する等、国内線・国際線ともにネットワークの拡充を図りました。

営業面では、Peach・Aviation(株)とバニラ・エア(株)の両社が、統合に向けて「恋するピーチとバニラ 甘すぎる!全路線合同セール」を実施する等、需要の取り込みに努めました。また、本年3月にPeach・Aviation(株)とバニラ・エア(株)は、那覇空港において新設されたターミナルへ移転し、モノレール駅から直接アクセスできる等、お客様の利便性が更に向上しました。

以上の結果、当期の旅客数は815万人(前期比4.6%増)となり、収入は936億円(同6.9%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2,118億円(前期比6.8%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、機内販売収入、整備受託収入等が含まれています。

◎航空関連事業

福岡空港をはじめとした旅客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加したことや、外国航空会社から機内食関連業務の受託が増加したこと等により、売上高は2,910億円(前期比2.4%増)となり、営業利益は131億円(同23.9%増)となりました。

◎旅行事業

国内旅行は、ダイナミックパッケージ商品「旅作」において、需要の早期取り込みを図ったこと等により堅調に推移したものの、「ANAスカイホリデー」においては、自然災害の影響や沖縄方面を中心に集客が伸び悩んだこと等から、売上高は前期を下回りました。

海外旅行は、添乗員付き商品において、ヨーロッパ方面の集客が堅調に推移したものの、ダイナミックパッケージ商品「旅作」の集客が伸び悩んだこと等から、売上高は前期を下回りました。

以上の結果、当期の旅行事業における売上高は1,507億円(前期比5.4%減)となり、新しく稼働した旅行システムの費用増加等により、営業利益は6億円(同83.8%減)となりました。

◎商社事業

空港免税店「ANA DUTY FREE SHOP」等のリテール部門において訪日旅客の需要を取り込んだことに加え、食品部門での生鮮食品の取扱高が増えたこと等により、売上高は前期を上回りました。一方、航空・電子部門や生活産業部門の利益が減少したこと等が影響し、営業利益は前期を下回りました。

以上の結果、当期の商社事業における売上高は1,506億円(前期比5.3%増)、営業利益は37億円(同17.8%減)となりました。

◎その他

航空保安警備事業が堅調に推移したこと等の結果、当期のその他の売上高は409億円(前期比5.8%増)となりましたが、不動産関連事業において、土地売買に伴う仲介手数料収入が減少したため、営業利益は22億円(同17.8%減)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、通商問題の動向、海外経済の下振れ、テロや紛争等、景気を下押しするリスクが懸念されるものの、雇用・所得環境の改善や各種政策の効果等もあり、緩やかな回復が続くことが期待されています。このような状況の下、当社グループは、「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達成に向け、「2018～2022年度ANAグループ中期経営戦略」に基づき、以下の施策を遂行してまいります。

◎航空事業

<国内線旅客>

国内線旅客では、底堅いビジネス需要に加え、訪日外国人旅客の国内移動の増加や改元に伴う大型連休等により、航空需要は堅調に推移することが見込まれます。こうした状況の下、多様な保有機材を活かして需給適合を推進することにより、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、本年5月から成田＝中部線を増便し、国際線接続需要の取り込みを図ってまいります。

営業・サービス面では、当期リニューアルした運賃体系を活用し、早期から需要に応じた各種運賃の設定に取り組んでまいります。また、空港での手続きのわかりやすさ、待ち時間の極小化を目的として、出発カウンターのレイアウト変更や自動手荷物預け機「ANA Baggage Drop」サービスを、国内で4番目となる那覇空港に導入する他、佐賀空港をイノベーションモデル空港として位置づけ、手荷物の自動積み付け技術やコンテナ搬送の自動化技術等の検証に取り組み、空港における「人と技術の融合・役割の見直し」を図り、イノベーションを推進することで、サービス品質の向上と働き方改革に努めてまいります。

<国際線旅客>

国際線旅客では、引き続き好調なビジネス需要や旺盛な訪日需要の取り込みに注力し、更なる販売力の強化を図ってまいります。

路線ネットワークでは、本年9月から成田＝パース線（オーストラリア西部）、ウインターダイヤ期間中に成田＝チェンナイ線（インド南部）を新規開設し、日本から直行便がなかった都市への就航を積極的に推進してまいります。

営業・サービス面では、本年5月から成田＝ホノルル線の一部の便にエアバスA380型機「FLYING HONU」を順次投入し、ハワイ戦略を展開してまいります。世界最大の旅客機でホノルル線専用機材である特徴を最大限に活かし、完全個室型のファーストクラスをはじめ、フルフラットのペアシートやエコノミークラスのカウチシートを導入する他、ホノルルのダニエル・K・イノウエ国際空港に自社ラウンジを新設する等、ANAにしか実現できない新たなハワイ体験を提供してまいります。また、本年4月から成田＝シンガポール線、本年7月から成田＝バンコク線にボーイング787-10型機を投入し、居住性と機能性を高めた新シートを装備する等、プロダクトとサービスの充実を図ってまいります。

<貨物>

国際線貨物では、需要の減速がみられるものの、AI、IoT、ロボット等の次世代技術の浸透に伴うハイテク関連需要や自動車関連需要が引き続き堅調に推移するものと見込まれます。本年7月から大型貨物機ボーイング777-200F型機を導入し、アジア＝北米間のネットワークを整備するとともに、大型貨物・特殊貨物等の新たな商材の取り込みを図り、引き続き収益基盤の強化を目指してまいります。

<LCC>

LCCでは、旺盛な訪日需要を取り込むとともに、新たな旅行需要の創出を図ってまいります。

路線ネットワークでは、Peach・Aviation(株)において、本年4月より新千歳＝ソウル線を新規開設する等、ネットワークの拡充を図ります。

パンラ・エア(株)は、本年6月以降段階的にPeach・Aviation(株)へ路線移管を進め、2019年度末までにPeach・Aviation(株)と統合します。これまで築いてきたブランドの強みに加え、両社の路線ネットワークを融合することにより、アジアにおける競争力を高め、お客様満足・マーケットシェアにおいて、「アジアのリーディングLCC」を目指してまいります。

<機材計画>

機材計画では、国際線の事業規模拡大や、貨物事業におけるネットワーク再編等を推進するため、以下の機材導入及び退役を予定しています。

導入予定機材	
機種	機数
エアバスA380型機	1機
ボーイング777-300ER型機	6機
ボーイング777-200F型機 ※	2機
ボーイング787-10型機	1機
ボーイング787-9型機	5機
エアバスA320neo型機	2機
合計	17機

退役予定機材	
機種	機数
ボーイング767-300型機	5機
ボーイング767-300BCF型機 ※	3機
エアバスA320-200型機	5機
ボーイング737-500型機	5機
合計	18機

※ 貨物専用機

◎航空関連事業

航空関連事業では、旺盛な訪日需要に伴う外国航空会社の就航増加が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や機内食の供給等の受託拡大を通じて、グループ収益への貢献を目指してまいります。

◎旅行事業

旅行事業では、パッケージ商品離れが進む中、当期新しく立ち上げた「ANA Traveler's」ブランドのもと、より分かりやすく、これまで以上にお客様の声を反映した商品の提供を目指し、既存商品の競争力強化に加え、最新テクノロジーと旅の融合等、新しい商品・サービスの開発に取り組み、収入の拡大を図ってまいります。

国内旅行においては、ANAのマイルが使用できる商品・サービスの拡大やダイナミックパッケージ商品「旅作」の仕入強化による競争力向上、また主力商品「ANAスカイホリデー」の販売シェア拡大に向けた商品企画・販売の強化を図ってまいります。

海外旅行においては、エアバスA380型機導入のプロモーションや商品ラインナップの拡充により、ハワイ方面を重点的に販売強化する他、お客様のニーズを活かした商品開発や個別のご要望に応じたコミュニケーションの強化等による販売促進に努めてまいります。

◎商社事業

商社事業では、持続的な成長のために今後成長が見込まれる領域を明確に定め、選択と集中を実行することで既存事業の強化・新規事業の創造を行うとともに、グローバルマーケットでのビジネス創出・拡大により、更なる収益の拡大に取り組んでまいります。リテール部門では、消費者一人ひとりのニーズや購買履歴に合わせた「One to One マーケティング」を強化し、食品部門においては、主力商品であるバナナの仕入安定化、生産コスト低減等により収益力を強化する他、航空・電子部門では今後成長が見込まれる航空関連産業において、当期開始した航空機エンジンリース事業を基幹事業に育成してまいります。

◎その他

グループ全体での総合力を発揮し、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。

以上のことから、現時点における2020年3月期の連結業績の見通しは、売上高2兆1,500億円（前期比4.5%増）、営業利益1,650億円（同0.0%減）、経常利益1,600億円（同2.1%増）、親会社株主に帰属する当期純利益1,080億円（同2.5%減）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110円、航空燃油費の一指標であるドバイ原油の市場価格を1バレルあたり65米ドル、シンガポール・ケロシンを1バレルあたり80米ドルとしています。

◎連結利益計画

区分	2019年3月期（実績）	2020年3月期（予想）
売上高（億円）	20,583	21,500
営業費用（億円）	18,932	19,850
営業利益（億円）	1,650	1,650
経常利益（億円）	1,566	1,600
親会社株主に帰属する当期純利益（億円）	1,107	1,080

(2) 財政状態に関する分析

① 連結貸借対照表

資産の部は、航空機の取得に伴う有形固定資産の増加等により、総資産は前期末に比べて1,246億円増加し、2兆6,871億円となりました。

負債の部は、借入金の返済を進めた一方で、発売未決済が増加したことなどから、前期末に比べて158億円増加し、1兆5,778億円となりました。なお、有利子負債は、前期末に比べて97億円減少し、7,886億円となりました。

純資産の部は、配当金の支払いを行った一方で、親会社株主に帰属する当期純利益の計上等により、純資産合計は前期末に比べて1,087億円増加し、1兆1,093億円となりました。この結果、自己資本比率は40.9%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1,540億円に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2,961億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により、投資活動によるキャッシュ・フローは3,086億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125億円の支出となりました。

財務活動においては、社債発行等の資金調達を行った一方で、配当金の支払いや借入金の返済を行ったことから財務活動によるキャッシュ・フローは464億円の支出となりました。

以上の結果、現金及び現金同等物の期末残高は、前期末に比べて586億円減少し、2,118億円となりました。

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	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度
自己資本比率 (%)	34.7	35.4	39.7	38.6	40.9
時価ベースの自己資本比率 (%)	48.8	49.8	51.4	53.8	50.5
債務償還年数 (年)	4.0	2.7	3.1	2.5	2.7
インタレスト・カバレッジ・レシオ	14.7	22.3	23.9	36.1	41.3

※ 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います。

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)により計算しています。

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・フローを使用しています。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います。

(3) 利益配分に関する基本方針及び当期・次期の配当

当期の売上につきましては、旺盛な需要に支えられ、国際線旅客が好調に推移し、航空事業を中心に増収となった結果、営業利益は増益となりました。一方、整備部品の除却が増加したことや、前期にPeach・Aviation(株)を連結子会社としたことによる特別利益があったこと等により、経常利益、親会社株主に帰属する当期純利益はともに減益となりました。

当社は、株主の皆様に対する還元を経営の重要課題と認識しており、中長期的な企業価値向上に向けた成長投資の原資確保や財務の健全性を維持することを前提としつつも、株主還元を一層充実させていきたいと考えていることから、当期の配当につきましては、前期より15円増配し、1株あたり75円とさせていただきます。

次期の配当につきましては、「2018～2022年度ANAグループ中期経営戦略」の課題を遂行した上で、1株につき75円を予定しています。

(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下落といった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、ならびに需給適合の深化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(株)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。

更に、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又は同社製品の保守管理等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又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(株)による機材開発計画の進行遅延等

当社は、三菱航空機(株)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2020年度半ば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図っています。2020年度を目途として、羽田空港の年間発着枠については、44.7万回から48.6万回へ、成田空港の年間発着枠については、30万回から34万回へ増加する見通しとなっておりますが、今後の首都圏における両空港(羽田・成田)の発着枠の割当て数や、時期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併会社の運営ができない可能性、合併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があります。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図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、原油価格が短期間で急落した場合、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が即座には減少せず、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つつ、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、円貨換算ベースでの支払額の平準化ならびに抑制を図ることを目的として先物為替予約及び通貨オプション取引を活用しています。しかし、為替相場が短期間で急激に円安になった場合、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当社グループの収支に影響を及ぼす可能性がある一方、為替相場が短期間で急激に円高になった場合、ヘッジポジションの状況等によっては燃油費が即座には減少せず、円高の効果を享受できない可能性があります。

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。当社の子会社である全日本空輸(株)では、米国司法省から提起されていた国際航空貨物・旅客輸送に関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も、2019年1月に旅客原告団との間で和解に合意しました。本和解を受け、当期において64億円を特別損失として計上しています。

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、着陸料及び航行援助施設利用料については現在、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(CO₂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関わる数多くの国内・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、2021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に関わる排出権取引スキーム、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います。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。加えて、アジアを中心に、アライアンスの枠を超えた個別提携を推進しています。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。

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、点検等の整備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、当社グループの主力となる新型機種について設計上想定外の不具合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3,459万人(2019年3月末日現在)に関わる会員情報をはじめ、膨大な顧客等に関する情報を保持しており、個人情報保護法やその他諸外国の類似法令により、これらの個人情報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、その間当該空港又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、故障や不具合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の運航規模拡大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員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。

② 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・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 航空機燃料確保に関わるリスク

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、事業拡大を計画する中で大幅な航空機燃料の使用量増加を見込む一方、航空機燃料の適切な数量確保が出来ない場合、当社グループの航空機の運航に影響を与える可能性があります。

2. 会計基準の選択に関する基本的な考え方

当社グループは更なるグローバル化、事業領域拡大による企業価値向上を目指す中、資本市場における財務情報の国際的な比較可能性の向上を目的として、国際財務報告基準(IFRS)の任意適用を検討しています。

3. 連結財務諸表及び主な注記

(1) 連結貸借対照表

(単位:百万円)

	前連結会計年度 (2018年3月31日)	当連結会計年度 (2019年3月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	78,036	68,301
受取手形及び営業未収入金	173,472	180,667
リース投資資産	27,341	26,491
有価証券	279,540	225,360
商品	12,364	13,707
貯蔵品	50,106	48,423
その他	103,113	137,738
貸倒引当金	△479	△457
流動資産合計	723,493	700,230
固定資産		
有形固定資産		
建物及び構築物(純額)	98,961	97,262
航空機(純額)	1,027,910	1,062,626
機械装置及び運搬具(純額)	30,269	27,130
工具、器具及び備品(純額)	10,608	12,503
土地	55,786	54,270
リース資産(純額)	7,239	6,644
建設仮勘定	202,328	286,635
有形固定資産合計	1,433,101	1,547,070
無形固定資産		
のれん	55,336	51,132
その他	99,902	104,048
無形固定資産合計	155,238	155,180
投資その他の資産		
投資有価証券	119,962	159,184
長期貸付金	4,721	4,725
繰延税金資産	93,376	85,307
退職給付に係る資産	312	476
その他	33,387	36,141
貸倒引当金	△1,618	△1,691
投資その他の資産合計	250,140	284,142
固定資産合計	1,838,479	1,986,392
繰延資産合計	490	500
資産合計	2,562,462	2,687,122

(単位:百万円)

	前連結会計年度 (2018年3月31日)	当連結会計年度 (2019年3月31日)
負債の部		
流動負債		
営業未払金	220,330	223,685
短期借入金	176	336
1年内返済予定の長期借入金	84,738	77,883
1年内償還予定の社債	10,000	30,000
リース債務	5,211	4,768
未払法人税等	37,709	21,374
発売未決済	181,353	218,950
賞与引当金	45,332	41,580
その他	63,231	67,357
流動負債合計	648,080	685,933
固定負債		
社債	125,000	115,000
転換社債型新株予約権付社債	140,000	140,000
長期借入金	418,185	406,830
リース債務	15,083	13,832
繰延税金負債	94	110
役員退職慰労引当金	742	881
退職給付に係る負債	156,765	158,209
その他の引当金	11,421	15,445
資産除去債務	1,196	3,371
その他	45,344	38,198
固定負債合計	913,830	891,876
負債合計	1,561,910	1,577,809
純資産の部		
株主資本		
資本金	318,789	318,789
資本剰余金	268,208	258,448
利益剰余金	457,746	548,439
自己株式	△59,015	△59,032
株主資本合計	985,728	1,066,644
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	24,467	37,622
繰延ヘッジ損益	△3,471	10,636
為替換算調整勘定	3,201	2,873
退職給付に係る調整累計額	△21,264	△18,362
その他の包括利益累計額合計	2,933	32,769
非支配株主持分	11,891	9,900
純資産合計	1,000,552	1,109,313
負債純資産合計	2,562,462	2,687,122

(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 2017年4月1日 至 2018年3月31日)	当連結会計年度 (自 2018年4月1日 至 2019年3月31日)
売上高	1,971,799	2,058,312
売上原価	1,481,881	1,559,876
売上総利益	489,918	498,436
販売費及び一般管理費		
販売手数料	96,991	105,678
広告宣伝費	13,132	12,813
従業員給料及び賞与	38,976	39,760
貸倒引当金繰入額	119	87
賞与引当金繰入額	8,693	7,913
退職給付費用	3,462	3,462
減価償却費	22,014	24,828
その他	142,015	138,876
販売費及び一般管理費合計	325,402	333,417
営業利益	164,516	165,019
営業外収益		
受取利息	623	767
受取配当金	1,391	2,159
持分法による投資利益	1,485	1,559
資産売却益	3,408	2,554
固定資産受贈益	1,134	2,512
その他	4,574	7,048
営業外収益合計	12,615	16,599
営業外費用		
支払利息	8,676	6,995
為替差損	1,234	1,761
資産売却損	161	641
資産除却損	4,152	11,117
その他	2,272	4,423
営業外費用合計	16,495	24,937
経常利益	160,636	156,681
特別利益		
固定資産売却益	9,623	-
投資有価証券売却益	1,311	-
段階取得に係る差益	33,801	-
補償金	-	6,810
その他	23	3
特別利益合計	44,758	6,813
特別損失		
固定資産除却損	748	-
独禁法関連費用	-	6,423
関係会社株式売却損	-	343
関係会社株式評価損	577	-
減損損失	6,061	1,997
その他	1,367	708
特別損失合計	8,753	9,471
税金等調整前当期純利益	196,641	154,023
法人税、住民税及び事業税	61,650	47,354
法人税等調整額	△10,647	△5,168
法人税等合計	51,003	42,186
当期純利益	145,638	111,837
非支配株主に帰属する当期純利益	1,751	1,060
親会社株主に帰属する当期純利益	143,887	110,777

(連結包括利益計算書)

(単位:百万円)

	前連結会計年度 (自 2017年4月1日 至 2018年3月31日)	当連結会計年度 (自 2018年4月1日 至 2019年3月31日)
当期純利益	145,638	111,837
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	3,788	13,115
繰延ヘッジ損益	8,334	14,115
為替換算調整勘定	△149	△382
退職給付に係る調整額	4,944	2,930
持分法適用会社に対する持分相当額	△60	15
その他の包括利益合計	16,857	29,793
包括利益	162,495	141,630
(内訳)		
親会社株主に係る包括利益	160,825	140,613
非支配株主に係る包括利益	1,670	1,017

(3) 連結株主資本等変動計算書

前連結会計年度(自 2017年4月1日 至 2018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	283,249	334,880	△3,756	933,162
当期変動額					
剰余金の配当			△21,021		△21,021
親会社株主に帰属する当期純利益			143,887		143,887
自己株式の取得				△70,165	△70,165
自己株式の処分		1,096		1,410	2,506
従持信託の終了※		△2,641			△2,641
自己株式の消却		△13,496		13,496	-
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)					-
当期変動額合計	-	△15,041	122,866	△55,259	52,566
当期末残高	318,789	268,208	457,746	△59,015	985,728

	その他の包括利益累計額					非支配株主持分	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	20,636	△11,799	3,364	△26,206	△14,005	5,018	924,175
当期変動額							
剰余金の配当							△21,021
親会社株主に帰属する当期純利益							143,887
自己株式の取得							△70,165
自己株式の処分							2,506
従持信託の終了※							△2,641
自己株式の消却							-
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)	3,831	8,328	△163	4,942	16,938	6,873	23,811
当期変動額合計	3,831	8,328	△163	4,942	16,938	6,873	76,377
当期末残高	24,467	△3,471	3,201	△21,264	2,933	11,891	1,000,552

※ANAグループ従業員持株会信託

当連結会計年度(自 2018年4月1日 至 2019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	268,208	457,746	△59,015	985,728
当期変動額					
剰余金の配当			△20,084		△20,084
親会社株主に帰属する当期純利益			110,777		110,777
自己株式の取得				△41	△41
自己株式の処分				24	24
非支配株主との取引に係る親会社の持分変動		△9,760			△9,760
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)					-
当期変動額合計	-	△9,760	90,693	△17	80,916
当期末残高	318,789	258,448	548,439	△59,032	1,066,644

	その他の包括利益累計額					非支配株主持分	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	24,467	△3,471	3,201	△21,264	2,933	11,891	1,000,552
当期変動額							
剰余金の配当							△20,084
親会社株主に帰属する当期純利益							110,777
自己株式の取得							△41
自己株式の処分							24
非支配株主との取引に係る親会社の持分変動							△9,760
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)	13,155	14,107	△328	2,902	29,836	△1,991	27,845
当期変動額合計	13,155	14,107	△328	2,902	29,836	△1,991	108,761
当期末残高	37,622	10,636	2,873	△18,362	32,769	9,900	1,109,313

(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 2017年4月1日 至 2018年3月31日)	当連結会計年度 (自 2018年4月1日 至 2019年3月31日)
営業活動によるキャッシュ・フロー		
税金等調整前当期純利益	196,641	154,023
減価償却費	150,408	159,541
減損損失	6,061	1,997
のれん償却額	4,031	4,031
固定資産売却損益(△は益)及び除却損	△7,970	9,204
投資有価証券売却及び評価損益(△は益)	△1,170	△149
関係会社株式評価損	446	-
関係会社株式売却損益(△は益)	-	343
貸倒引当金の増減額(△は減少)	339	51
退職給付に係る負債の増減額(△は減少)	6,430	4,801
受取利息及び受取配当金	△2,014	△2,926
支払利息	8,676	6,995
為替差損益(△は益)	261	△534
段階取得に係る差損益(△は益)	△33,801	-
売上債権の増減額(△は増加)	△14,201	△7,195
その他債権の増減額(△は増加)	△19,784	△20,788
仕入債務の増減額(△は減少)	37,149	3,355
発売未決済の増減額(△は減少)	22,949	37,597
その他	2,742	12,694
小計	357,193	363,040
利息及び配当金の受取額	2,906	3,447
利息の支払額	△8,763	△7,175
法人税等の支払額	△35,322	△63,164
営業活動によるキャッシュ・フロー	316,014	296,148
投資活動によるキャッシュ・フロー		
定期預金の預入による支出	△28,265	△45,811
定期預金の払戻による収入	25,705	30,794
有価証券の取得による支出	△159,970	△176,060
有価証券の償還による収入	92,640	196,582
有形固定資産の取得による支出	△265,531	△336,807
有形固定資産の売却による収入	75,807	84,917
無形固定資産の取得による支出	△39,176	△39,057
投資有価証券の取得による支出	△3,539	△18,978
投資有価証券の売却による収入	2,379	153
連結の範囲の変更を伴う子会社株式の取得による 支出	△19,476	-
その他	△5,068	△4,404
投資活動によるキャッシュ・フロー	△324,494	△308,671

(単位:百万円)

	前連結会計年度 (自 2017年4月1日 至 2018年3月31日)	当連結会計年度 (自 2018年4月1日 至 2019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)	111	156
長期借入れによる収入	35,078	69,710
長期借入金の返済による支出	△95,170	△87,903
社債の発行による収入	149,863	19,876
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	△6,187	△5,602
連結の範囲の変更を伴わない子会社株式の取得による支出	-	△11,326
自己株式の純増減額(△は増加)	△67,652	△17
配当金の支払額	△21,021	△20,084
その他	△5,011	△1,290
財務活動によるキャッシュ・フロー	△29,989	△46,480
現金及び現金同等物に係る換算差額		
現金及び現金同等物の増減額(△は減少)	△38,549	△58,671
現金及び現金同等物の期首残高	309,058	270,509
現金及び現金同等物の期末残高	270,509	211,838

(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 62社
除外：2社
ANA SALES EUROPE LTD.
Pan Am International Flight Training Center (Thailand) Limited
- ② 持分法適用会社数 16社

(会計方針の変更)

該当事項はありません。

(連結キャッシュ・フロー計算書関係)

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 2017年4月1日 至 2018年3月31日)	当連結会計年度 (自 2018年4月1日 至 2019年3月31日)
現金及び預金勘定	78,036百万円	68,301百万円
有価証券勘定	279,540	225,360
預入期間が3か月を超える定期預金	△11,097	△26,103
預入期間が3か月を超える譲渡性預金	△75,970	△55,720
現金及び現金同等物	270,509	211,838

(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す。

当社グループの報告セグメントの区分は、「航空事業」「航空関連事業」「旅行事業」「商社事業」としています。

「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います。「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います。「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います。「商社事業」は主に航空関連資材等の輸出入及び店舗・通信販売等を行っています。

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、「連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項」における記載と概ね同一です。

報告セグメントの利益は、営業利益ベースの数値です。

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います。

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2017年4月1日 至2018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	1,642,994	51,355	149,009	115,044	1,958,402
(2) セグメント間の内部売上高 又は振替高	88,179	232,976	10,280	27,995	359,430
計	1,731,173	284,331	159,289	143,039	2,317,832
セグメント利益	156,873	10,635	3,745	4,506	175,759
セグメント資産	2,323,476	151,181	62,095	59,985	2,596,737
その他の項目					
減価償却費	144,224	4,365	281	1,315	150,185
のれん償却額	3,888	29	-	114	4,031
有形固定資産及び無形固定資産の 増加額	292,155	11,496	839	1,004	305,494

	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	13,397	1,971,799	-	1,971,799
(2) セグメント間の内部売上高 又は振替高	25,311	384,741	△384,741	-
計	38,708	2,356,540	△384,741	1,971,799
セグメント利益	2,767	178,526	△14,010	164,516
セグメント資産	22,116	2,618,853	△56,391	2,562,462
その他の項目				
減価償却費	223	150,408	-	150,408
のれん償却額	-	4,031	-	4,031
有形固定資産及び無形固定資産の 増加額	401	305,895	△1,188	304,707

- (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います。
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す。
セグメント資産の調整額に含めた全社資産の金額は132,960百万円であり、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います。

当連結会計年度(自2018年4月1日 至2019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	1,728,645	51,783	140,805	122,454	2,043,687
(2) セグメント間の内部売上高 又は振替高	85,772	239,268	9,941	28,225	363,206
計	1,814,417	291,051	150,746	150,679	2,406,893
セグメント利益	160,556	13,178	606	3,706	178,046
セグメント資産	2,409,579	148,288	60,163	61,019	2,679,049
その他の項目					
減価償却費	152,948	4,496	507	1,354	159,305
のれん償却額	3,889	28	-	114	4,031
有形固定資産及び無形固定資産の 増加額	370,778	1,838	241	1,156	374,013

	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	14,625	2,058,312	-	2,058,312
(2) セグメント間の内部売上高 又は振替高	26,333	389,539	△389,539	-
計	40,958	2,447,851	△389,539	2,058,312
セグメント利益	2,275	180,321	△15,302	165,019
セグメント資産	23,434	2,702,483	△15,361	2,687,122
その他の項目				
減価償却費	236	159,541	-	159,541
のれん償却額	-	4,031	-	4,031
有形固定資産及び無形固定資産の 増加額	269	374,282	1,582	375,864

- (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います。
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す。
セグメント資産の調整額に含めた全社資産の金額は171,058百万円であり、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います。

(1株当たり情報)

	前連結会計年度 (自 2017年4月1日 至 2018年3月31日)	当連結会計年度 (自 2018年4月1日 至 2019年3月31日)
1株当たり純資産額	2,954円47銭	3,285円46銭
1株当たり当期純利益金額	417円82銭	331円04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、希薄化効果を有している潜在株式が存在しないため記載していません。

2. 1株当たり当期純利益金額の算定上の基礎は、以下のとおりです。

	前連結会計年度 (自 2017年4月1日 至 2018年3月31日)	当連結会計年度 (自 2018年4月1日 至 2019年3月31日)
1株当たり当期純利益金額		
親会社株主に帰属する当期純利益金額 (百万円)	143,887	110,777
普通株主に帰属しない金額(百万円)	—	—
普通株式に係る親会社株主に帰属する当期純利益金額(百万円)	143,887	110,777
普通株式の期中平均株式数(千株)	344,372	334,632
希薄化効果を有しないため、潜在株式調整後1株当たり当期純利益の算定に含めなかった潜在株式の概要	(提出会社) ・2022年満期ユーロ円建取得条項(交付株数上限型)付転換社債型新株予約権付社債13,513千株 ・2024年満期ユーロ円建取得条項(交付株数上限型)付転換社債型新株予約権付社債13,725千株	(提出会社) ・2022年満期ユーロ円建取得条項(交付株数上限型)付転換社債型新株予約権付社債13,513千株 ・2024年満期ユーロ円建取得条項(交付株数上限型)付転換社債型新株予約権付社債13,725千株

3. 1株当たり純資産額の算定上の基礎は、以下のとおりです。

	前連結会計年度末 (2018年3月31日)	当連結会計年度末 (2019年3月31日)
純資産の部の合計額(百万円)	1,000,552	1,109,313
純資産の部の合計額から控除する金額 (百万円)	11,891	9,900
(うち非支配株主持分(百万円))	(11,891)	(9,900)
普通株式に係る期末の純資産額(百万円)	988,661	1,099,413
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)	334,632	348,498

4. 「普通株式の期中平均株式数」は、従持信託が所有する当社株式(前連結会計年度137千株)並びに株式交付信託が所有する当社株式(前連結会計年度116千株、当連結会計年度108千株)を控除しています。また、「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、株式交付信託が所有する当社株式(前連結会計年度114千株、当連結会計年度107千株)を控除しています。なお、従持信託は2017年7月をもって終了しています。
5. 当社は、2017年10月1日付で普通株式10株につき1株の割合で株式併合を行っています。前連結会計年度の期首に当該株式併合が行われたと仮定して、1株当たり情報を作成しています。

(重要な後発事象)

該当事項はありません。

4. 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 2017年4月1日 至 2018年3月31日)	当連結会計年度 (自 2018年4月1日 至 2019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	689,760	696,617	6,857
貨物収入	30,710	27,454	△3,256
郵便収入	3,388	3,230	△158
小計	723,858	727,301	3,443
国際線			
旅客収入	597,446	651,587	54,141
貨物収入	118,002	125,015	7,013
郵便収入	5,934	5,100	△834
小計	721,382	781,702	60,320
航空事業収入合計	1,445,240	1,509,003	63,763
LCC収入	87,555	93,611	6,056
その他の収入	198,378	211,803	13,425
航空事業小計	1,731,173	1,814,417	83,244
航空関連事業			
航空関連収入	284,331	291,051	6,720
航空関連事業小計	284,331	291,051	6,720
旅行事業			
パッケージ商品収入(国内)	127,065	119,362	△7,703
パッケージ商品収入(国際)	21,658	20,979	△679
その他の収入	10,566	10,405	△161
旅行事業小計	159,289	150,746	△8,543
商社事業			
商社収入	143,039	150,679	7,640
商社事業小計	143,039	150,679	7,640
報告セグメント計	2,317,832	2,406,893	89,061
その他			
その他の収入	38,708	40,958	2,250
その他小計	38,708	40,958	2,250
売上高合計	2,356,540	2,447,851	91,311
セグメント間取引	△384,741	△389,539	△4,798
売上高(連結)	1,971,799	2,058,312	86,513

- (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. LCC収入は、Peach・Aviation(株)及びバニラ・エア(株)の収入の合計です。
4. 上記の金額には、消費税等は含みません。

(2) 輸送実績

① ANAブランド輸送実績

項目	対象期間	前連結会計年度 (自 2017年4月1日 至 2018年3月31日)	当連結会計年度 (自 2018年4月1日 至 2019年3月31日)	前期比 (%)
国内線				
旅客数	(人)	44,150,757	44,325,835	0.4
座席キロ	(千席キロ)	58,426,852	58,475,114	0.1
旅客キロ	(千人キロ)	40,271,969	40,704,695	1.1
利用率	(%)	68.9	69.6	0.7
有効貨物トンキロ	(千トンキロ)	1,739,706	1,720,144	△1.1
貨物輸送重量	(トン)	436,790	393,773	△9.8
貨物トンキロ	(千トンキロ)	448,208	408,275	△8.9
郵便輸送重量	(トン)	34,032	30,482	△10.4
郵便トンキロ	(千トンキロ)	33,285	30,125	△9.5
貨物重量利用率	(%)	27.7	25.5	△2.2
国際線				
旅客数	(人)	9,740,523	10,093,299	3.6
座席キロ	(千席キロ)	64,376,225	65,976,156	2.5
旅客キロ	(千人キロ)	49,132,606	50,776,587	3.3
利用率	(%)	76.3	77.0	0.6
有効貨物トンキロ	(千トンキロ)	6,809,755	7,122,948	4.6
貨物輸送重量	(トン)	994,593	913,915	△8.1
貨物トンキロ	(千トンキロ)	4,474,388	4,318,339	△3.5
郵便輸送重量	(トン)	31,868	25,407	△20.3
郵便トンキロ	(千トンキロ)	150,337	131,516	△12.5
貨物重量利用率	(%)	67.9	62.5	△5.4
合計				
旅客数	(人)	53,891,280	54,419,134	1.0
座席キロ	(千席キロ)	122,803,078	124,451,271	1.3
旅客キロ	(千人キロ)	89,404,576	91,481,282	2.3
利用率	(%)	72.8	73.5	0.7
有効貨物トンキロ	(千トンキロ)	8,549,462	8,843,092	3.4
貨物輸送重量	(トン)	1,431,384	1,307,688	△8.6
貨物トンキロ	(千トンキロ)	4,922,596	4,726,614	△4.0
郵便輸送重量	(トン)	65,900	55,890	△15.2
郵便トンキロ	(千トンキロ)	183,622	161,641	△12.0
貨物重量利用率	(%)	59.7	55.3	△4.4

- (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、(株)ソラシドエア及び(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。また、2017年10月29日からオリエンタルエアブリッジ(株)との一部のコードシェア便実績を含みます。
2. 国内線、国際線ともに不定期便実績を含みません。
3. 国内線貨物及び郵便実績には、(株)AIRDO、(株)ソラシドエア、オリエンタルエアブリッジ(株)及び(株)スターフライヤーとのコードシェア便実績、エアラインチャーター便実績及び地上輸送実績を含みます。
4. 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。
5. 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。
6. 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。
7. 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います。
8. 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。
9. 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。
10. 利用率及び貨物重量利用率については、「前期比(%)」の欄に前期差(%)を記載しています。
11. Peach・Aviation(株)及びバニラ・エア(株)の実績は含みません。

② LCC輸送実績

項目	対象期間	前連結会計年度 (自 2017年4月1日 至 2018年3月31日)	当連結会計年度 (自 2018年4月1日 至 2019年3月31日)	前期比 (%)
旅客数	(人)	7,797,963	8,153,118	4.6
座席キロ	(千席キロ)	11,832,653	12,052,233	1.9
旅客キロ	(千人キロ)	10,212,080	10,394,337	1.8
利用率	(%)	86.3	86.2	△0.1

- (注) 1. 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。
2. 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。
3. LCC輸送実績は、Peach・Aviation(株)及びバニラ・エア(株)の実績の合計です。
4. Peach・Aviation(株)及びバニラ・エア(株)は貨物・郵便の取扱いをしていません。