

2021年3月期 決算短信〔日本基準〕（連結）

2021年4月30日

上場会社名 ANAホールディングス株式会社 上場取引所 東
 コード番号 9202 URL <https://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) 植野 素明 TEL 03-6735-1001
 定時株主総会開催予定日 2021年6月29日 配当支払開始予定日 —
 有価証券報告書提出予定日 2021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. 2021年3月期の連結業績（2020年4月1日～2021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	%
2021年3月期	728,683	△63.1	△464,774	—	△451,355	—	△404,624	—
2020年3月期	1,974,216	△4.1	60,806	△63.2	59,358	△62.1	27,655	△75.0

(注) 包括利益 2021年3月期 △353,235百万円 (-%) 2020年3月期 △14,742百万円 (-%)

	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	%	%	%
2021年3月期	△1,082.04	—	△39.1	△15.7	△63.8
2020年3月期	82.66	—	2.6	2.3	3.1

(参考) 持分法投資損益 2021年3月期 △3,630百万円 2020年3月期 1,210百万円

(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
2021年3月期	3,207,883	1,012,320	31.4	2,141.49
2020年3月期	2,560,153	1,068,870	41.4	3,171.80

(参考) 自己資本 2021年3月期 1,007,233百万円 2020年3月期 1,061,028百万円

(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
2021年3月期	△270,441	△595,759	1,098,172	370,322
2020年3月期	130,169	△230,218	23,869	135,937

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	%	%
2020年3月期	—	—	—	0.00	0.00	0	0.0	0.0
2021年3月期	—	—	—	0.00	0.00	0	—	0.0
2022年3月期(予想)	—	—	—	0.00	0.00		0.0	

3. 2022年3月期の連結業績予想（2021年4月1日～2022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	1,380,000	89.4	28,000	—	5,000	—	3,500	—	7.44

※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 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： 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

（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）
- ② 期末自己株式数
- ③ 期中平均株式数

2021年3月期	484,293,561株	2020年3月期	348,498,361株
2021年3月期	13,950,901株	2020年3月期	13,978,652株
2021年3月期	373,945,345株	2020年3月期	334,559,440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、23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. 2021年3月期の個別業績（2020年4月1日～2021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	%
2021年3月期	233,665	△13.1	61,260	△35.3	41,543	△57.4	△26,113	—
2020年3月期	268,895	5.4	94,690	3.5	97,522	12.6	89,249	11.5

	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
2021年3月期	△69.81	—
2020年3月期	266.66	—

（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
2021年3月期	3,040,813	1,224,464	40.3	2,602.62
2020年3月期	1,929,987	931,603	48.3	2,783.80

（参考）自己資本 2021年3月期 1,224,464百万円 2020年3月期 931,603百万円

<個別業績の前期実績値との差異理由>

当社は当事業年度において、関係会社受取配当金の減少に伴う売上高の減少や、事業構造改革費用等の特別損失を計上したこと等により、前事業年度の実績値と当事業年度の実績値との間に差異が生じています。

※ 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、5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	6
(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	7
(5) 継続企業の前提に関する重要事項等	11
2. 会計基準の選択に関する基本的な考え方	11
3. 連結財務諸表及び主な注記	12
(1) 連結貸借対照表	12
(2) 連結損益計算書及び連結包括利益計算書	14
(連結損益計算書)	14
(連結包括利益計算書)	15
(3) 連結株主資本等変動計算書	16
(4) 連結キャッシュ・フロー計算書	18
(5) 連結財務諸表に関する注記事項	20
(継続企業の前提に関する注記)	20
(連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項)	20
(会計方針の変更)	20
(連結損益計算書関係)	20
(連結キャッシュ・フロー計算書関係)	20
(セグメント情報等)	20
(1株当たり情報)	23
(重要な後発事象)	23
4. 販売の状況及び輸送実績	24
(1) 販売の状況	24
(2) 輸送実績	25

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(2020年4月1日～2021年3月31日)のわが国経済は、新型コロナウイルス感染症の影響により依然として厳しい状況にある中、企業の生産活動や設備投資等において持ち直しの動きが続いていますが、個人消費等の弱さがみられます。

航空業界は、各国の入国規制や外出自粛等により人の移動が激減したことから世界的に厳しい状況にあります。

このような経済情勢の下、当社においてもすべてのセグメントで甚大な影響を受けたことから、売上高は大幅に減少し7,286億円(前期比63.1%減)となりました。運航規模の抑制による変動費の削減に加え、人件費等の固定費を削減し5,900億円のコスト削減策(雇用調整助成金434億円の効果を含む)を実行しましたが、売上高の減少が非常に大きかったことから、営業損失は4,647億円(前期 営業利益608億円)、経常損失は4,513億円(前期 経常利益593億円)、親会社株主に帰属する当期純損失は4,046億円(前期 親会社株主に帰属する当期純利益276億円)となりました。なお、収支改善を進めるために、大型機を中心とした早期退役(28機)を含む航空機の大量退役を実施し、減損損失等の事業構造改革費用863億円を特別損失に計上しました。

当社は、事業における安全と品質の追求や環境効率性の追求等の取り組みが評価され、米国S&P Global社の「Sustainability Awards 2021」において、最高格付であるゴールドクラスに航空会社として唯一選定された他、世界の代表的な社会的責任投資の指標である「Dow Jones Sustainability World Index」の構成銘柄に4年連続で選定されました。今後も社会的価値と経済的価値の同時創造による持続的な成長を目指してまいります。

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

新型コロナウイルスの世界的な流行により、旅客需要が著しく減退し、売上高は前期を大幅に下回り6,040億円(前期比65.2%減)となりました。国内線では旅客需要は徐々に回復に向かっていたものの、感染者数の増加に伴い12月からは再び減少に転じました。国際線では旅客需要の低迷が続く一方で、貨物においては経済活動の再開や海上輸送の混雑等によって高まった需要を積極的に取り込んだ結果、貨物収入は過去最高となりました。当社グループでは、需要の減退に合わせて運航規模を大幅に抑制し燃油費・空港使用料等を削減した他、役員報酬や給与・一時金等の人件費の削減に取り組みましたが、営業損失は4,478億円(前期 営業利益495億円)となりました。

当社グループでは、コロナ禍においてもお客様に航空機をより安心・安全にご利用いただくために、空港や機内等の清潔・衛生的な環境づくりに対する取り組み(ANA Care Promise等)を行ってまいりました。その結果、英国SKYTRAX社から新型コロナウイルス対策において最高評価の「5スター」に認定されました。また、当社グループでは、過去10年間における様々な取り組みが評価され、英国の航空専門誌Flight Global社における「Decade of Airline Excellence Awards 2020」のアジア太平洋部門で「最優秀賞」を受賞しました。

<国際線旅客(ANAブランド)>

国際線旅客では、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う世界各国での入国規制により、需要が著しく低迷したことで旅客数・収入ともに前期を大幅に下回りました。

路線ネットワークでは、大規模な運休・減便を継続する中でも、海外赴任・帰任等の需要動向を見極め、運航継続路線の選択や臨時便の設定等に努めました。また、貨物輸送を中心に需要が一定程度見込まれることから、12月から日本の航空会社として初めて成田＝深圳線を開設した他、羽田＝サンフランシスコ線の運航を開始しました。この結果、当期における運航規模は前期比で21.0%となりました。

営業・サービス面では、8月から日本発片道割引運賃を販売し、海外赴任や留学等の需要の取り込みを図った他、本年1月より、帰国時の行動制限に際してご利用いただけるホテルや交通手段を容易に手配できる「ご帰国あんしんサービス」サイトを新設しました。

以上の結果、当期の国際線旅客数は42万人(前期比95.5%減)となり、収入は447億円(同92.7%減)となりました。

<国内線旅客(ANAブランド)>

国内線旅客では、新型コロナウイルスの影響を大きく受け、旅客数・収入ともに前期を大幅に下回りました。5月の緊急事態宣言解除以降、需要は回復傾向にありましたが、12月から感染者数の増加に伴い再び減少に転じる等、感染者数の動向に連動して推移しました。

路線ネットワークでは、第1四半期の運航規模は前年同期比26.7%でしたが、需要の回復に合わせて運航便数を増やし、第2四半期(7月～9月)は同50.7%、第3四半期(10月～12月)は「Go Toトラベルキャンペーン」の効果もあり同61.4%となりました。しかし、第4四半期(本年1月～3月)は需要の減退に対して運航便を抑制した結果、同44.7%となる等、需要動向を注視しながら機動的に運航規模を調整しました。

営業・サービス面では、7月から日程や行先の変更の際に手数料がかからない「あんしん変更キャンペーン」を実施した他、MaaS(Mobility as a Service)に対応した当社グループ独自の経路検索サービスである「空港アクセスナビ」において、航空便の運航情報と連携した鉄道やバス・タクシー等の地上交通機関の経路の検索から予約・決済まで一気通貫して行える機能を拡充しました。今後も旅の始まりから終わりまでのシームレスな移動の実現に向けた取り組みを進め、利便性向上に努めてまいります。

以上の結果、当期の国内線旅客数は1,266万人(前期比70.5%減)となり、収入は2,031億円(同70.1%減)となりました。

<貨物(ANAブランド)>

国際線貨物では、新型コロナウイルスの影響により世界的に旅客便の運休・減便が発生し、貨物搭載スペースの供給量が低位に推移する中、第1四半期にマスク等の緊急物資の輸送需要が増加し、8月以降は自動車関連部品や半導体・電子機器等の需要の回復に加え、特に第4四半期(本年1月～3月)において海上輸送が混雑した結果、需給の逼迫は継続しました。このような状況において、当社グループでは、10月に成田＝フランクフルト線、12月に成田＝バンコク線に大型貨物機ボーイング777F型機を就航させた他、貨物専用機による臨時便や旅客機を使用した貨物臨時便を大幅に増やす等、積極的に需要の取り込みを図りました。

以上の結果、当期の国際線貨物輸送重量は655千トン(前期比24.4%減)となり、収入は過去最高の1,605億円(同56.3%増)となりました。

また、当社グループでは本年2月よりファイザー社製の新型コロナワクチンの輸送を開始しました。ワクチンの普及により安心して生活できる社会の実現に貢献すべく、厳密な温度管理のもと万全の態勢で輸送を行ってまいります。

<LCC>

LCCでは、新型コロナウイルスの影響により需要が大きく減退した結果、旅客数・収入ともに前期を大幅に下回りました。5月の緊急事態宣言解除以降、国内線の旅客需要は徐々に回復していたものの、感染者数の増加に伴い12月からは減少に転じています。

路線ネットワークでは、第1四半期の国内線の運航規模は前年同期比42.0%でしたが、旅客需要の増加に合わせたネットワークの回復に加えて、8月に成田＝釧路線、成田＝宮崎線、10月に新千歳＝那覇線、仙台＝那覇線、12月に中部＝新千歳線、中部＝仙台線を新規開設した結果、第2四半期(7月～9月)は同112.4%、第3四半期(10月～12月)は同132.2%となりました。第4四半期(本年1月～3月)には、本年1月に中部＝那覇線、中部＝石垣線、本年2月に成田＝女満別線、成田＝大分線を新規開設しましたが、旅客需要の減少に合わせて運休・減便を実施した結果、運航規模は前年同期比78.9%となりました。国際線では、全路線で運休が続いていましたが、入国制限の緩和等に伴い、10月より台北(桃園)への運航を部分的に再開しました。

営業・サービス面では、お客様に安心してご利用いただくために、11月から国内線の一部路線で航空券予約と新型コロナウイルス感染症の検査を同時に申込みできるサービスを実施しました。

以上の結果、当期のLCC旅客数は208万人(前期比71.4%減)となり、収入は220億円(同73.1%減)となりました。

<その他>

航空事業におけるその他の収入は1,472億円(前期比34.8%減)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

新型コロナウイルスの感染拡大による航空各社の運休・減便の影響により、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及び、機内食関連業務の受託が減少したこと等により、売上高は2,221億円(前期比25.8%減)となり、営業利益は36億円(同79.7%減)となりました。

コロナ禍における新たな取り組みとして、12月よりANA国際線エコノミークラスの機内食等のインターネット販売を開始しました。旅行気分を味わうことができる商品として好評をいただいております、商品ラインアップを拡充しながら増収に努めてまいります。

◎旅行事業

新型コロナウイルスの感染拡大により、旅行事業は海外旅行・国内旅行ともに大きな影響を受けました。海外旅行は渡航制限の影響により、当社グループが主催する全ツアーの催行を中止しました。国内旅行は7月からの「Go Toトラベルキャンペーン」の後押し等により、第3四半期(10月~12月)にはインターネット販売のダイナミックパッケージ商品の取扱高は前年同期を上回る等、需要は徐々に回復しましたが、感染者数増加の影響により12月からは減少に転じました。

以上の結果、当期の旅行事業における売上高は450億円(前期比68.7%減)、営業損失は50億円(前年同期 営業利益13億円)となりました。

新型コロナウイルスの影響が続く中、新たな需要を取り込むため、11月より「ANAトラベラーズ オンラインツアー」の設定を開始しました。また、当社グループならではの企画として、ハワイ路線に投入しているエアバスA380型機「FLYING HONU」を使用した国内遊覧飛行を実施した他、本年3月には羽田空港に駐機する国際線機材でファーストクラス・ビジネスクラスのお食事やサービスを提供する「翼のレストラン HANEDA」を開始しました。

◎商社事業

新型コロナウイルスの感染拡大により、リテール部門の空港免税店「ANA DUTY FREE SHOP」や空港物販店「ANA FESTA」を中心に大きく影響を受けました。「ANA FESTA」の取扱高は、国内線旅客数の増加に伴い徐々に回復していましたが、12月からは減少に転じています。また、生活産業部門では、機内で提供する飲料・食品やアメニティ等の機用品の取り扱いが大幅に減少しました。

以上の結果、当期の商社事業における売上高は799億円(前期比44.8%減)、営業損失は42億円(前期 営業利益29億円)となりました。

◎その他

不動産関連事業の収入が堅調に推移した一方で、新型コロナウイルスの影響により、ラウンジの閉鎖に伴う受付管理業務の受託が減少した他、講師派遣等の研修事業の収入が減少しました。

以上の結果、当期のその他の売上高は366億円(前期比17.1%減)、営業損失は0億円(前期 営業利益35億円)となりました。

なお、4月に新たなビジネスモデルの創出を目的に「avatarin(アバターイン) ㈱」を設立し、遠隔操作ロボットであるアバターを観光やショッピング等で利用するサービスの検証を実施しました。サービスの普及・拡充やアバターの性能向上に取り組み、新しい社会インフラを創造してまいります。

② 次期の見通し

今後の経済見通しにつきましては、新型コロナウイルスの影響により厳しい状況にある中、各種政策の効果や海外経済の改善により持ち直しが期待されていますが、引き続き感染の動向が内外経済に与えるリスクが懸念されています。

大都市圏における感染拡大を背景とした外出自粛の長期化や、世界各国の入国制限が当社に与える影響は大きく、前期に引き続き業績への影響は避けられないと考えています。一方でわが国においても本年2月よりワクチン接種が開始されており、既に接種の先行している諸外国の事例からも今後順調に接種が進めば感染拡大が沈静化し、航空需要が急速に回復することが期待されています。

このような状況下で当社グループでは、2020年10月27日に公表した「ANAグループの新しいビジネス・モデルへの変革」に基づき、コロナがもたらす人々の行動変容に対応し、感染症の再来にも耐え得る強靱な企業グループに生まれ変わるための事業構造改革プランを着実に遂行してまいります。ANAブランドを中心に航空事業の規模を一時的に縮小することで固定費の大幅な削減を進めた上で、今後の成長軌道への回帰を見据えた最適な航空事業のポートフォリオを追求するとともに、顧客データを活用したプラットフォーム事業の確立により新たな収益機会の創出を目指します。資金面では、劣後特約付シンジケートローン等の金融機関からの借入や、事業構造改革の加速並びに財務基盤の強化等を目的とした公募増資等により、2021年3月末時点においては十分な手元流動性を確保しておりますが、今後も航空機等の設備投資を精査・抑制する他、実施時期の見直しを行いキャッシュフローの改善に努めてまいります。

ANAブランドにおいては、国際線旅客・国内線旅客ともに、感染状況や各国の入国規制等を注視しつつ当面は運航便の抑制を継続しますが、需要回復局面においては機動的に運航便の再開を図り積極的に需要を取り込んでまいります。国際線貨物では、世界的な旅客便の運休・減便が続く中、経済の回復を背景とした貨物の好況による需給の逼迫は継続することが見込まれるため、前期に引き続き積極的な需要の取り込みを図ってまいります。LCCでは当面は需要減退に合わせた運航規模の調整を継続する一方で、国内線の新規路線開設や一部路線での増便を計画していることに加え、需要回復期においては積極的にネットワークの拡充を図ってまいります。

なお、ANAセールス㈱における旅行事業について、本年4月に顧客データを活用したプラットフォーム事業を担うANA X㈱へ移管しました。新会社のもとデジタル領域での販売を強化するとともに、ホテルやレストラン等の商品ラインアップの充実に努めてまいります。

また、航空関連事業、商社事業においても、事態の収束後、適宜事業の回復と強化・拡大に向けた取り組みを実施してまいります。

<機材計画>

機材計画では、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		退役予定機材	
機種	機数	機種	機数
エアバスA380型機	1機	ボーイング777-300型機	10機
ボーイング787-10型機	1機	ボーイング777-200型機	4機
ボーイング787-9型機	8機	ボーイング767-300型機	3機
エアバスA321neoLR型機	1機	ボーイング737-700型機	5機
エアバスA321neo型機	5機	エアバスA320-200型機	10機
エアバスA320neo型機	4機	合計	32機
合計	20機		

以上のことから、現時点における2022年3月期の連結業績の見通しは、売上高1兆3,800億円(当期比89.4%増)、営業利益280億円(当期 営業損失4,647億円)、経常利益50億円(当期 経常損失4,513億円)、親会社株主に帰属する当期純利益35億円(当期 親会社株主に帰属する当期純損失4,046億円)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105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60米ドル、シンガポール・ケロシンを1バレルあたり65米ドルとしています。

区分	2021年3月期(実績)	2022年3月期(予想)
売上高(億円)	7,286	13,800
営業費用(億円)	11,934	13,520
営業損益(億円)	△4,647	280
経常損益(億円)	△4,513	50
親会社株主に帰属する当期純損益(億円)	△4,046	35

(2) 財政状態に関する分析

① 連結貸借対照表

資産の部は、売却に伴い航空機が減少した一方で、資金調達により現預金や譲渡性預金が増加したことから、総資産は前期末に比べて6,477億円増加し、3兆2,078億円となりました。

負債の部は、発売未決済が671億円減少した一方で、資金調達により借入金が増加したことから、前期末に比べて7,042億円増加し、2兆1,955億円となりました。なお、有利子負債は、前期末に比べて8,125億円増加し、1兆6,554億円となりました。

純資産の部は、事業構造改革の加速や財務基盤の強化等を目的とした公募及び第三者割当増資により、資本金及び資本剰余金が合計2,976億円増加した一方で、当期純損失の計上により利益剰余金が減少したことから、純資産合計は前期末に比べて565億円減少し、1兆123億円となりました。この結果、自己資本比率は31.4%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損失5,453億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2,704億円の支出となりました。

投資活動においては、設備投資を抑制したものの、譲渡性預金の預け入れを行ったことから、投資活動によるキャッシュ・フローは5,957億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8,662億円の支出となりました。

財務活動においては、借入や公募及び第三者割当増資等の資金調達を行ったことから、財務活動によるキャッシュ・フローは1兆981億円の収入となりました。

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2,343億円増加し、3,703億円となりました。

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	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
自己資本比率(%)	39.7	38.6	40.9	41.4	31.4
時価ベースの自己資本比率(%)	51.4	53.8	50.5	34.5	37.7
債務償還年数(年)	3.1	2.5	2.7	6.5	—
インタレスト・カバレッジ・レシオ	23.9	36.1	41.3	20.4	—

※ 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。

4. 2020年度の債務償還年数及びインタレスト・カバレッジ・レシオは、営業キャッシュ・フローがマイナスであるため記載しておりません。

(3) 利益配分に関する基本方針及び当期・次期の配当

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ますが、新型コロナウイルス感染症の影響が当社グループに甚大な業績の悪化をもたらしていることから、当期の配当は無配とさせていただきたく存じます。また、このような未曾有の厳しい経営環境の下では、将来の不確実性に対応できる手元流動性を確保しつつ、財務基盤を強化することが当面の課題でありますことから、誠に遺憾ながら次期につきましても配当は見送らせていただく予定です。株主の皆様には、深くお詫び申し上げますとともに、可能な限り早期に復配できるよう事業構造改革を着実に遂行し、収支改善に努めてまいりますので、引き続きご支援を賜りますようお願い申し上げます。

(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 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。

② 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。

③ 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年から導入された国際航空における温室効果ガス抑制に関わる排出権取引及び削減スキームに加えて、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。

④ 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。

1) 発着枠に関わるリスク

新型コロナウイルスの影響による需要減退が継続しているものの、今後の需要回復時には、首都圏（羽田空港・成田空港）をはじめとした混雑空港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。

2) 公租公課に関わるリスク

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。

⑤ 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。

⑥ 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。中東産油国での政情不安、米国でのシェールオイル生産体制、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緩和し、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航空機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リスクを緩和するためヘッジ取引を実施しており、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。

⑦ 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。

⑧ 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。

⑨ 新感染症の発生・蔓延に関するリスク

重大な新感染症が発生・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、新型コロナウイルス感染症の世界的な感染拡大時に実施されたような各国の出入国規制や日本国内における移動自粛要請により、国際線及び国内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、感染力が強い新感染症が流行し、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。

⑩ 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。

⑪ 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、デハビランドカナダ社、三菱航空機㈱から航空機の導入を進めていますが、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㈱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「三菱スペースジェット」の導入を決定しておりますが、開発活動は一旦立ち止まることが公表されており、今後の開発方針によって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) 事業構造に関わるリスク

連結売上高の殆どを航空事業及び航空関連事業が占めていることに加えて、旅行事業や商社事業も航空事業と密接に関連している等、当社グループの事業構造は航空事業に多くを依存しています。航空事業全体に影響を及ぼす事象が発生した場合に、他の事業セグメントの収益による補完ができず、当社グループの経営に深刻な影響を及ぼす可能性があります。

3) 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。

⑫ 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。

⑬ 航空安全に関するリスク

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) 航空法違反等

当社の事業は航空法や管轄官庁からの通達等の遵守が求められていますが、これら航空法等への重大な違反は、航空法上の不利益処分等(行政処分、行政指導)を受ける可能性があります。過去においても整備不備や運航乗務員等による飲酒行為等の通達違反により、事業改善命令を受けています。このような不利益処分等は当社グループの運航の安全性への信用に影響を及ぼすことに加え、更なる再発や違反の重大性によっては、業務停止や事業免許の取り消し措置を受け、当社グループの経営に深刻な影響を及ぼす可能性があります。

3) 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。

⑭ 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3,744万人(2021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。

⑮ 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・ウイルス、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。

⑯ 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。

⑰ 人材確保に関わるリスク

新型コロナウイルスの影響による需要減退が継続しているものの、今後の需要回復時には、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ることが想定されます。一方で、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。

⑱ 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油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 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。また、多額の有利子負債による調達については、金利負担や返済資金を要する結果として、運転資金や投資資金の確保に悪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、固定資産や投資有価証券の減損または売却損の計上が必要となる可能性があります。

3) 繰延税金資産に関するリスク

事業収支の悪化等により、将来の課税所得の見込額が低下した場合、繰延税金資産の取り崩しが発生し、損失を計上する可能性があります。

⑳ 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。

(5) 継続企業の前提に関する重要事象等

当社グループは新型コロナウイルス感染症の拡大により、売上高が減少する等、甚大な影響を受けました。

このような未曾有の状況下で当社グループは、航空事業において運航規模を抑制し、燃油費等の運航関連費用を削減しています。また、役員報酬、従業員の賃金、一時金等の減額や、グループ外に委託していた整備業務の内製化による固定費の削減に加え、航空機等の設備投資を精査・抑制し、実施時期を見直しています。

民間金融機関及び日本政策投資銀行から、合計9,350億円規模の借入を実施した他、公募及び第三者割当増資により2,976億円の資金を調達しました。また、融資枠としてコミットメントライン契約を締結しております。今後も必要に応じて適宜新規借入等の資金調達を行い、グループ各社の手元流動性資金の確保に努めてまいりますことから、継続企業の前提に関する重要な不確実性は認められないと判断しています。

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 (2020年3月31日)	当連結会計年度 (2021年3月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	109,447	464,739
受取手形及び営業未収入金	98,845	103,939
リース債権及びリース投資資産	22,823	19,112
有価証券	129,200	500,980
商品	13,490	11,625
貯蔵品	53,822	27,230
その他	144,073	98,908
貸倒引当金	△538	△231
流動資産合計	571,162	1,226,302
固定資産		
有形固定資産		
建物及び構築物(純額)	127,983	116,032
航空機(純額)	1,157,585	1,026,210
機械装置及び運搬具(純額)	33,219	33,180
工具、器具及び備品(純額)	21,751	18,957
土地	53,886	48,748
リース資産(純額)	5,897	4,791
建設仮勘定	180,005	198,389
有形固定資産合計	1,580,326	1,446,307
無形固定資産		
のれん	24,461	22,346
その他	101,062	87,839
無形固定資産合計	125,523	110,185
投資その他の資産		
投資有価証券	145,664	159,276
長期貸付金	5,269	6,080
繰延税金資産	99,824	219,618
退職給付に係る資産	815	769
その他	32,799	39,526
貸倒引当金	△2,029	△2,237
投資その他の資産合計	282,342	423,032
固定資産合計	1,988,191	1,979,524
繰延資産合計	800	2,057
資産合計	2,560,153	3,207,883

(単位:百万円)

	前連結会計年度 (2020年3月31日)	当連結会計年度 (2021年3月31日)
負債の部		
流動負債		
営業未払金	185,897	161,507
短期借入金	429	100,070
1年内返済予定の長期借入金	84,057	69,443
1年内償還予定の社債	20,000	—
リース債務	3,821	3,523
未払法人税等	8,441	10,696
発売未決済	111,827	44,718
賞与引当金	21,158	4,805
その他の引当金	5,958	12,738
その他	88,958	95,905
流動負債合計	530,546	503,405
固定負債		
社債	165,000	165,000
転換社債型新株予約権付社債	140,000	140,000
長期借入金	416,900	1,168,252
リース債務	12,655	9,164
繰延税金負債	112	222
役員退職慰労引当金	959	766
退職給付に係る負債	163,384	160,885
その他の引当金	15,765	15,319
資産除去債務	1,224	1,153
その他	44,738	31,397
固定負債合計	960,737	1,692,158
負債合計	1,491,283	2,195,563
純資産の部		
株主資本		
資本金	318,789	467,601
資本剰余金	258,470	407,329
利益剰余金	550,839	145,101
自己株式	△59,435	△59,335
株主資本合計	1,068,663	960,696
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	22,120	38,468
繰延ヘッジ損益	△14,595	21,652
為替換算調整勘定	2,668	2,666
退職給付に係る調整累計額	△17,828	△16,249
その他の包括利益累計額合計	△7,635	46,537
非支配株主持分	7,842	5,087
純資産合計	1,068,870	1,012,320
負債純資産合計	2,560,153	3,207,883

(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 2019年4月1日 至 2020年3月31日)	当連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)
売上高	1,974,216	728,683
売上原価	1,583,434	1,000,000
売上総利益又は売上総損失(△)	390,782	△271,317
販売費及び一般管理費		
販売手数料	103,495	39,125
広告宣伝費	11,830	5,943
従業員給料及び賞与	39,446	31,299
貸倒引当金繰入額	46	47
賞与引当金繰入額	3,879	1,098
退職給付費用	3,329	2,866
減価償却費	27,616	26,968
その他	140,335	86,111
販売費及び一般管理費合計	329,976	193,457
営業利益又は営業損失(△)	60,806	△464,774
営業外収益		
受取利息	958	663
受取配当金	2,073	1,446
持分法による投資利益	1,210	-
為替差益	473	4,143
資産売却益	6,746	3,422
固定資産受贈益	3,553	2,405
雇用調整助成金	-	43,470
その他	3,644	5,151
営業外収益合計	18,657	60,700
営業外費用		
支払利息	6,291	16,689
持分法による投資損失	-	3,630
資産売却損	302	2,825
資産除却損	7,133	5,609
支払手数料	20	7,742
デリバティブ評価損	603	8,044
その他	5,756	2,742
営業外費用合計	20,105	47,281
経常利益又は経常損失(△)	59,358	△451,355
特別利益		
投資有価証券売却益	1,122	328
補償金	17,897	1,770
固定資産売却益	-	2,834
その他	235	288
特別利益合計	19,254	5,220
特別損失		
投資有価証券評価損	853	8,384
関係会社株式売却損	7	-
減損損失	25,159	4,231
事業構造改革費用	-	86,350
その他	1,092	272
特別損失合計	27,111	99,237
税金等調整前当期純利益又は税金等調整前当期純損失(△)	51,501	△545,372
法人税、住民税及び事業税	24,407	3,990
法人税等調整額	1,175	△141,672
法人税等合計	25,582	△137,682
当期純利益又は当期純損失(△)	25,919	△407,690
非支配株主に帰属する当期純利益又は非支配株主に帰属する当期純損失(△)	△1,736	△3,066
親会社株主に帰属する当期純利益又は親会社株主に帰属する当期純損失(△)	27,655	△404,624

(連結包括利益計算書)

(単位:百万円)

	前連結会計年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)	当連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)
当期純利益	25,919	△407,690
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	△15,369	16,253
繰延ヘッジ損益	△25,227	36,242
為替換算調整勘定	△221	31
退職給付に係る調整額	539	1,606
持分法適用会社に対する持分相当額	△383	323
その他の包括利益合計	△40,661	54,455
包括利益	△14,742	△353,235
(内訳)		
親会社株主に係る包括利益	△12,749	△350,452
非支配株主に係る包括利益	△1,993	△2,783

（3）連結株主資本等変動計算書

前連結会計年度（自 2019年4月1日 至 2020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	258,448	548,439	△59,032	1,066,644
当期変動額					
剰余金の配当			△25,105		△25,105
親会社株主に帰属する当期純利益			27,655		27,655
自己株式の取得				△453	△453
自己株式の処分				50	50
非支配株主との取引に係る親会社の持分変動		22			22
連結範囲の変動			△150		△150
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）					—
当期変動額合計	—	22	2,400	△403	2,019
当期末残高	318,789	258,470	550,839	△59,435	1,068,663

	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	37,622	10,636	2,873	△18,362	32,769	9,900	1,109,313
当期変動額							
剰余金の配当							△25,105
親会社株主に帰属する当期純利益							27,655
自己株式の取得							△453
自己株式の処分							50
非支配株主との取引に係る親会社の持分変動							22
連結範囲の変動							△150
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	△15,502	△25,231	△205	534	△40,404	△2,058	△42,462
当期変動額合計	△15,502	△25,231	△205	534	△40,404	△2,058	△40,443
当期末残高	22,120	△14,595	2,668	△17,828	△7,635	7,842	1,068,870

当連結会計年度（自 2020年4月1日 至 2021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	258,470	550,839	△59,435	1,068,663
当期変動額					
新株の発行	148,812	148,812			297,624
親会社株主に帰属する当期純損失(△)			△404,624		△404,624
自己株式の取得				△13	△13
自己株式の処分		△1		113	112
非支配株主との取引に係る親会社の持分変動		48			48
連結範囲の変動			△660		△660
持分法の適用範囲の変動			△454		△454
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）					-
当期変動額合計	148,812	148,859	△405,738	100	△107,967
当期末残高	467,601	407,329	145,101	△59,335	960,696

	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	22,120	△14,595	2,668	△17,828	△7,635	7,842	1,068,870
当期変動額							
新株の発行							297,624
親会社株主に帰属する当期純損失(△)							△404,624
自己株式の取得							△13
自己株式の処分							112
非支配株主との取引に係る親会社の持分変動							48
連結範囲の変動							△660
持分法の適用範囲の変動							△454
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	16,348	36,247	△2	1,579	54,172	△2,755	51,417
当期変動額合計	16,348	36,247	△2	1,579	54,172	△2,755	△56,550
当期末残高	38,468	21,652	2,666	△16,249	46,537	5,087	1,012,320

(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 2019年4月1日 至 2020年3月31日)	当連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021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又は税金等調整前当期純損失(△)	51,501	△545,372
減価償却費	175,739	176,352
減損損失	25,159	75,575
のれん償却額	4,006	2,115
固定資産売却損益(△は益)及び除却損	689	10,759
投資有価証券売却及び評価損益(△は益)	△269	8,058
関係会社株式売却損益(△は益)	7	—
貸倒引当金の増減額(△は減少)	419	△251
退職給付に係る負債の増減額(△は減少)	5,503	△44
受取利息及び受取配当金	△3,031	△2,109
支払利息	6,291	16,689
雇用調整助成金	—	△43,470
為替差損益(△は益)	273	△2,454
売上債権の増減額(△は増加)	82,312	△5,107
その他債権の増減額(△は増加)	△9,284	52,880
仕入債務の増減額(△は減少)	△38,045	△25,160
発売未決済の増減額(△は減少)	△107,123	△67,109
その他	△14,510	49,496
小計	179,637	△299,152
利息及び配当金の受取額	3,831	2,427
利息の支払額	△6,371	△12,466
助成金の受取額	—	38,001
法人税等の支払額又は還付額(△は支払)	△46,928	749
営業活動によるキャッシュ・フロー	130,169	△270,441
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	△55,819	△372,626
定期預金の払戻による収入	50,789	162,300
有価証券の取得による支出	△175,070	△437,280
有価証券の償還による収入	159,200	154,870
有形固定資産の取得による支出	△317,604	△134,174
有形固定資産の売却による収入	151,652	54,415
無形固定資産の取得による支出	△33,757	△22,536
投資有価証券の取得による支出	△8,339	△7,168
投資有価証券の売却による収入	1,424	1,207
投資有価証券の払戻による収入	—	2,527
その他	△2,694	2,706
投資活動によるキャッシュ・フロー	△230,218	△595,759

(単位:百万円)

	前連結会計年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)	当連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021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)	98	97,747
長期借入れによる収入	96,684	827,988
長期借入金の返済による支出	△82,035	△98,949
社債の発行による収入	69,586	—
社債の償還による支出	△30,000	△20,000
リース債務の返済による支出	△4,609	△4,668
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	△96	—
株式の発行による収入	—	296,098
非支配株主からの払込みによる収入	—	318
自己株式の純増減額(△は増加)	△405	99
配当金の支払額	△25,105	—
その他	△249	△461
財務活動によるキャッシュ・フロー	23,869	1,098,172
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)	△76,454	234,621
現金及び現金同等物の期首残高	211,838	135,937
連結範囲変更に伴う現金及び現金同等物への影響額	553	△236
現金及び現金同等物の期末残高	135,937	370,322

(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 56社
 新規：1社
 avatarin (株)
 除外：7社
 バニラ・エア (株)
 Pan Am International Flight Academy, Inc. 他5社
- ② 持分法適用会社数 14社
 除外：2社
 千歳空港給油施設 (株)
 A&S 高島屋デューティーフリー (株)

(会計方針の変更)

該当事項はありません。

(連結損益計算書関係)

事業構造改革費用の主な内訳は、事業構造改革の一環で実施した航空機の早期退役等に係る減損損失が71,344百万円、固定資産売却損及び除却損が8,578百万円、その他希望退職割増金などが含まれております。

(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 2019年4月1日 至 2020年3月31日)	当連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)
現金及び預金勘定	109,447百万円	464,739百万円
有価証券勘定	129,200	500,980
預入期間が3か月を超える定期預金	△31,120	△241,397
預入期間が3か月を超える譲渡性預金	△71,590	△354,000
現金及び現金同等物	135,937	370,322

(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2019年4月1日 至2020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	1,658,763	49,804	134,759	115,269	1,958,595
(2) セグメント間の内部売上高 又は振替高	78,974	249,629	9,237	29,481	367,321
計	1,737,737	299,433	143,996	144,750	2,325,916
セグメント利益	49,550	18,144	1,393	2,909	71,996
セグメント資産	2,305,293	147,275	42,405	57,219	2,552,192
その他の項目					
減価償却費	168,296	5,323	553	1,305	175,477
のれん償却額	3,889	3	—	114	4,006
有形固定資産及び無形固定資産の 増加額	343,476	6,200	258	2,250	352,184

	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	15,621	1,974,216	—	1,974,216
(2) セグメント間の内部売上高 又は振替高	28,602	395,923	△395,923	—
計	44,223	2,370,139	△395,923	1,974,216
セグメント利益	3,526	75,522	△14,716	60,806
セグメント資産	25,276	2,577,468	△17,315	2,560,153
その他の項目				
減価償却費	262	175,739	—	175,739
のれん償却額	—	4,006	—	4,006
有形固定資産及び無形固定資産の 増加額	141	352,325	△964	351,361

- (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157,553百万円であり、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2020年4月1日 至2021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	571,709	36,162	39,453	68,883	716,207
(2) セグメント間の内部売上高 又は振替高	32,305	185,977	5,597	11,075	234,954
計	604,014	222,139	45,050	79,958	951,161
セグメント利益又は損失	△447,894	3,691	△5,084	△4,282	△453,569
セグメント資産	2,935,753	141,530	31,681	52,548	3,161,512
その他の項目					
減価償却費	168,952	5,073	516	1,367	175,908
のれん償却額	2,001	—	—	114	2,115
有形固定資産及び無形固定資産の 増加額	151,196	1,564	134	1,202	154,096

	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	12,476	728,683	—	728,683
(2) セグメント間の内部売上高 又は振替高	24,167	259,121	△259,121	—
計	36,643	987,804	△259,121	728,683
セグメント利益又は損失	△34	△453,603	△11,171	△464,774
セグメント資産	24,930	3,186,442	21,441	3,207,883
その他の項目				
減価償却費	444	176,352	—	176,352
のれん償却額	—	2,115	—	2,115
有形固定資産及び無形固定資産の 増加額	974	155,070	1,640	156,710

- (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175,565百万円であり、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 2019年4月1日 至 2020年3月31日)	当連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)
1株当たり純資産額	3,171円80銭	2,141円49銭
1株当たり当期純利益又は1株当たり当期純損失(△)	82円66銭	△1,082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 2019年4月1日 至 2020年3月31日)	当連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021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又は親会社株主に帰属する当期純損失(△)(百万円)	27,655	△404,624
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又は親会社株主に帰属する当期純損失(△)(百万円)	27,655	△404,624
普通株式の期中平均株式数(千株)	334,559	373,945
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 (2020年3月31日)	当連結会計年度 (2021年3月31日)
純資産の部の合計額(百万円)	1,068,870	1,012,320
純資産の部の合計額から控除する金額(百万円)	7,842	5,087
(うち非支配株主持分(百万円))	(7,842)	(5,087)
普通株式に係る期末の純資産額(百万円)	1,061,028	1,007,233
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)	334,519	470,342

4. 「普通株式の期中平均株式数」は、株式交付信託が所有する当社株式(前連結会計年度173千株、当連結会計年度183千株)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209千株、当連結会計年度178千株)を控除しています。

(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 2019年4月1日 至 2020年3月31日)	当連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021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			
国際線			
旅客収入	613,908	44,726	△569,182
貨物収入	102,697	160,503	57,806
郵便収入	4,764	2,948	△1,816
小計	721,369	208,177	△513,192
国内線			
旅客収入	679,962	203,119	△476,843
貨物収入	25,533	20,881	△4,652
郵便収入	3,136	2,550	△586
小計	708,631	226,550	△482,081
航空事業収入合計	1,430,000	434,727	△995,273
LCC収入	81,953	22,071	△59,882
その他の収入	225,784	147,216	△78,568
航空事業小計	1,737,737	604,014	△1,133,723
航空関連事業			
航空関連収入	299,433	222,139	△77,294
航空関連事業小計	299,433	222,139	△77,294
旅行事業			
パッケージ商品収入(国内)	112,711	38,530	△74,181
パッケージ商品収入(国際)	20,925	492	△20,433
その他の収入	10,360	6,028	△4,332
旅行事業小計	143,996	45,050	△98,946
商社事業			
商社収入	144,750	79,958	△64,792
商社事業小計	144,750	79,958	△64,792
報告セグメント計	2,325,916	951,161	△1,374,755
その他			
その他の収入	44,223	36,643	△7,580
その他小計	44,223	36,643	△7,580
売上高合計	2,370,139	987,804	△1,382,335
セグメント間取引	△395,923	△259,121	136,802
売上高(連結)	1,974,216	728,683	△1,245,533

(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実績は、Peach Aviation(株)及びバニラ・エア(株)の収入の合計です。なお、バニラ・エア(株)はPeach Aviation(株)との事業統合のため、2019年10月に運航終了しており、前年同期の収入のみ含まれます。

4. 上記の金額には、消費税等は含みません。

(2) 輸送実績

① ANAブランド輸送実績

項目	対象期間	前連結会計年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)	当連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)	前期比 (%)
国際線				
旅客数	(人)	9,416,415	427,392	△95.5
座席キロ	(千席キロ)	68,885,746	14,465,583	△79.0
旅客キロ	(千人キロ)	50,219,355	2,840,451	△94.3
利用率	(%)	72.9	19.6	△53.3
有効貨物トンキロ	(千トンキロ)	7,354,438	4,588,226	△37.6
貨物輸送重量	(トン)	866,821	655,019	△24.4
貨物トンキロ	(千トンキロ)	4,222,117	3,251,280	△23.0
郵便輸送重量	(トン)	22,065	13,686	△38.0
郵便トンキロ	(千トンキロ)	120,449	71,766	△40.4
貨物重量利用率	(%)	59.0	72.4	13.4
国内線				
旅客数	(人)	42,916,334	12,660,650	△70.5
座席キロ	(千席キロ)	58,552,753	26,896,624	△54.1
旅客キロ	(千人キロ)	39,502,036	11,567,744	△70.7
利用率	(%)	67.5	43.0	△24.5
有効貨物トンキロ	(千トンキロ)	1,705,379	708,266	△58.5
貨物輸送重量	(トン)	373,176	218,032	△41.6
貨物トンキロ	(千トンキロ)	387,038	240,422	△37.9
郵便輸送重量	(トン)	29,308	23,458	△20.0
郵便トンキロ	(千トンキロ)	29,030	23,203	△20.1
貨物重量利用率	(%)	24.4	37.2	12.8
合計				
旅客数	(人)	52,332,749	13,088,042	△75.0
座席キロ	(千席キロ)	127,438,500	41,362,207	△67.5
旅客キロ	(千人キロ)	89,721,391	14,408,195	△83.9
利用率	(%)	70.4	34.8	△35.6
有効貨物トンキロ	(千トンキロ)	9,059,818	5,296,492	△41.5
貨物輸送重量	(トン)	1,239,997	873,052	△29.6
貨物トンキロ	(千トンキロ)	4,609,156	3,491,703	△24.2
郵便輸送重量	(トン)	51,373	37,144	△27.7
郵便トンキロ	(千トンキロ)	149,480	94,969	△36.5
貨物重量利用率	(%)	52.5	67.7	15.2

- (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及び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除きます。
3. 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。
4. 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。また、2020年11月1日からPeach Aviation(株)とのコードシェア便実績を含みます。
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。

② LCC輸送実績

項目	対象期間	前連結会計年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)	当連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)	前期比 (%)
旅客数	(人)	7,288,641	2,080,931	△71.4
座席キロ	(千席キロ)	11,076,179	4,932,786	△55.5
旅客キロ	(千人キロ)	9,202,033	2,403,357	△73.9
利用率	(%)	83.1	48.7	△34.4

- (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実績は、Peach Aviation(株)及びバニラ・エア(株)の実績の合計です。なお、バニラ・エア(株)はPeach Aviation(株)との事業統合のため、2019年10月に運航終了しており、前年同期の実績のみ含まれます。
4. 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。