



平成28年3月期 決算短信〔日本基準〕（連結）

平成28年4月28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) 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
 グループ総務部長
 定時株主総会開催予定日 平成28年6月28日 配当支払開始予定日 平成28年6月29日
 有価証券報告書提出予定日 平成28年6月29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28年3月期の連結業績（平成27年4月1日～平成28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	%
28年3月期	1,791,187	4.5	136,463	49.1	130,725	94.7	78,169	99.2
27年3月期	1,713,457	9.1	91,541	38.7	67,129	56.4	39,239	107.8

(注) 包括利益 28年3月期 4,826百万円 (△91.6%) 27年3月期 57,142百万円 (113.8%)

	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	%	%	%
28年3月期	22.36	—	9.8	5.8	7.6
27年3月期	11.24	—	5.1	3.0	5.3

(参考) 持分法投資損益 28年3月期 3,007百万円 27年3月期 2,150百万円

(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
28年3月期	2,228,808	794,900	35.4	225.87
27年3月期	2,302,437	803,552	34.7	228.45

(参考) 自己資本 28年3月期 789,896百万円 27年3月期 798,280百万円

(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
28年3月期	263,878	△74,443	△133,257	265,123
27年3月期	206,879	△210,749	△30,424	208,937

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	%	%
27年3月期	—	—	—	4.00	4.00	13,977	35.6	1.7
28年3月期	—	—	—	5.00	5.00	17,492	22.4	2.2
29年3月期(予想)	—	—	—	6.00	6.00		26.2	

※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。

※平成28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64百万円を含めておりません。

3. 平成29年3月期の連結業績予想（平成28年4月1日～平成29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	1,810,000	1.1	145,000	6.3	130,000	△0.6	80,000	2.3	22.88

※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： 無
③ 会計上の見積りの変更： 無
④ 修正再表示： 無

※詳細は25ページ「4. 連結財務諸表（5）連結財務諸表に関する注記事項（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）	28年3月期	3,516,425,257株	27年3月期	3,516,425,257株
② 期末自己株式数	28年3月期	19,227,093株	27年3月期	22,069,782株
③ 期中平均株式数	28年3月期	3,496,561,103株	27年3月期	3,492,380,803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、29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28年3月期の個別業績（平成27年4月1日～平成28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	%
28年3月期	208,679	9.1	62,387	18.9	49,691	27.6	22,256	7.3
27年3月期	191,338	△1.4	52,465	3.3	38,934	15.9	20,733	14.4

	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
28年3月期	6.36	—
27年3月期	5.93	—

(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
28年3月期	1,714,128	753,869	44.0	215.49
27年3月期	1,754,939	785,698	44.8	224.77

(参考) 自己資本 28年3月期 753,869百万円 27年3月期 785,698百万円

※ 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	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. 経営方針	14
(1) 会社の経営の基本方針	14
(2) 中長期的な会社の経営戦略	14
3. 会計基準の選択に関する基本的な考え方	15
4. 連結財務諸表	16
(1) 連結貸借対照表	16
(2) 連結損益計算書及び連結包括利益計算書	18
(連結損益計算書)	18
(連結包括利益計算書)	20
(3) 連結株主資本等変動計算書	21
(4) 連結キャッシュ・フロー計算書	23
(5) 連結財務諸表に関する注記事項	25
(継続企業の前提に関する注記)	25
(連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項)	25
(会計方針の変更)	25
(連結キャッシュ・フロー計算書関係)	25
(セグメント情報等)	26
(1株当たり情報)	29
(重要な後発事象)	29
5. 販売の状況及び輸送実績	30
(1) 販売の状況	30
(2) 輸送実績	31

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27年4月1日～平成28年3月31日)のわが国経済は、年初から期末にかけて円高・株安傾向が進み、一部の業種では業績見通しに慎重さが増しつつあるものの、総じてみれば個人消費が底堅い動きを維持しており、景気は緩やかな回復基調が続きました。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、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(ローリングプラン)を遂行しました。

以上の結果、当期における連結業績は、航空事業や商社事業において増収となったことから、売上高は1兆7,911億円(前期比4.5%増)となりました。営業費用では、事業規模に連動した空港使用料や機材賃借費等が増加したものの、燃油単価が低位で推移したことによって燃油費が大きく減少し、営業利益は1,364億円(前期比49.1%増)、経常利益は1,307億円(前期比94.7%増)、親会社株式に帰属する当期純利益は781億円(前期比99.2%増)と前期を上回りました。また、当社は、女性活躍推進に優れた企業として経済産業省と東京証券取引所から「なでしこ銘柄」に選定されました。

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、1兆5,532億円(前期比4.6%増)、営業利益は1,397億円(前期比71.1%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4年連続で認定されました。

<国内線旅客>

国内線旅客は、北陸新幹線の開業に伴う競争環境の変化に加え、7月以降に発生した台風や本年2月の降雪の影響等により、旅客数は前期を下回りましたが、需要動向に応じて各種運賃を柔軟に設定し増収に努めたこと等から、収入は前期を上回りました。

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」を活用し、サマーダイヤから伊丹＝函館線を再開した他、福岡＝宮崎線の増便に加え、ウィンターダイヤから羽田＝関西線を増便しました。また、需要が高まる夏季期間を中心に、羽田＝沖縄線の深夜便を始めとする沖縄発着路線を増便する等、需要の取り込みに努めました。一方、羽田空港における国際線発着枠の暫定使用の終了に伴い、ウィンターダイヤから一部の路線で減便しました。また、小型機材を活用して利用率を改善する等、需給適合に努めました。

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、海外の旅行代理店で購入できる訪日旅客向けの新運賃「ANA Discover JAPAN Fare」を販売する等、増加する訪日需要の取り込みに努めました。

サービス面では、7月より手荷物をよりスムーズにお預けいただけるよう、羽田空港において日本初となる自動手荷物預け機「ANA Baggage Drop」を導入したことに加え、4カ国語5言語に対応した「新自動チェックイン機」をANAが定期就航している国内線全空港(53空港)に導入しました。また、本年2月より1マイル単位でマイルを「ANAショッピングポイント」へ交換できるサービスを開始したことで、マイル利用の利便性向上をはかりました。

以上の結果、当期の国内線旅客数は4,266万人(前期比1.2%減)にとどまりましたが、収入は6,856億円(同0.3%増)となりました。

<国際線旅客>

国際線旅客は、11月に発生したパリ同時多発テロや、本年3月に発生したブリュッセルにおける連続テロの影響により、一部路線において需要が減退しましたが、欧米・アジア路線のビジネス需要が好調に推移したことに加え、全方面からの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月から成田＝ヒューストン線、9月から成田＝クアラルンプール線、ウィンターダイヤから成田＝ブリュッセル線、羽田＝広州線、12月から羽田＝シドニー線を新規開設し、国際線ネットワークの充実をはかりました。また、6月から成田＝シンガポール線、7月から成田＝ホノルル線、8月から成田＝バンコク線を増便し、ウィンターダイヤからは羽田＝北京・上海・香港線を増便しました。

営業面では、日本・海外発ともに各種割引運賃を設定した他、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、需要喚起に努めました。また、全米女子ゴルフツアーLPGAメジャー第1戦の冠スポンサーとなり、トーナメント名称を「ANA INSPIRATION」とし、LPGAの公式エアラインとなった他、10月からスター・ウォーズに登場するキャラクターをデザインした特別塗装機を世界各地に運航させることで、グローバルな知名度の向上に努めました。

サービス面では、10月から日本と米国本土間の全路線のビジネスクラスにおいて、フルフラットシートを提供することで快適性を向上させました。また、本年3月3日に国際線定期便就航30周年を迎えたことを記念して、日本発国際線全便にてご搭乗のお客様へ記念品を贈呈する等、感謝の気持ちを込めた特別サービスを提供しました。

以上の結果、当期の国際線旅客数は816万人（前期比13.3%増）となり、収入は5,156億円（同10.1%増）となりました。

<貨物>

国内線貨物は、4月より新たな予約販売システムを導入し、貨物代理店へ空きスペース情報をリアルタイムに提供することで、需要の取り込みをはかりました。また、沖縄からの花卉（かき）需要が高まる期間に羽田＝沖縄線の貨物臨時便を設定する等、増収に努めましたが、円安の影響等により国際線から転送される貨物が減少したことを始めとして、航空貨物需要が期を通じて低位に推移したこと等から、輸送重量・収入ともに前期を下回りました。

以上の結果、当期の国内線貨物輸送重量は46万6千トン（前期比1.8%減）となり、収入は317億円（同2.6%減）となりました。国内郵便輸送重量は3万2千トン（同0.2%減）となり、収入は36億円（同2.1%減）となりました。

国際線貨物は、拡大した旅客便ネットワークを活用して需要の取り込みをはかりました。貨物便では8月より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）の対象に欧州発日本向け路線を追加した他、9月より成田＝バンコク＝ジャカルタ＝成田線、10月より成田＝厦門＝沖縄線、成田＝青島＝沖縄線を新規開設したことに加え、本年1月には12機目の貨物専用機を追加導入する等、貨物便ネットワークを拡大して需要の取り込みをはかりました。三国間輸送貨物については、電子機器や自動車部品を中心としたアジア発欧米向け貨物や、生鮮品を中心とした欧米発アジア向け貨物の輸送重量がともに前期を上回りました。この他、需要に応じた臨時便・チャーター便を設定したことに加え、沖縄貨物ハブを活用したエクスプレス貨物の取り込み等に努めましたが、日本発の貨物需要や、円安の影響等を受けた海外発日本向け貨物需要が伸び悩んだこと、燃油価格の下落に伴う燃油特別付加運賃収入が減少したこと等から、輸送重量・収入ともに前期を下回りました。

以上の結果、当期の国際線貨物輸送重量は81万トン（前期比3.7%減）となり、収入は1,133億円（同9.2%減）となりました。国際郵便輸送重量は3万3千トン（同4.7%減）となり、収入は66億円（同13.1%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1,965億円(前期比18.4%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。

バニラ・エア(株)では、4月から供用が開始された成田国際空港第3ターミナルでの営業開始に伴い、国内線と国際線のチェックインカウンターを集約しました。同社では10月から成田＝台北線、本年1月から成田＝高雄線を増便した他、台湾において中国語に対応した予約センターを開設する等、訪日需要の取り込みに努めました。また、需要動向に応じて運賃を柔軟に設定する等、増収に努めた他、航空券を購入できる旅行会社数を拡大したことに加え、ANAマイレージクラブ会員向けにインターネットからバニラエア特典航空券の予約を可能にする等、お客様の利便性の向上をはかりました。

当期におけるバニラ・エア(株)の輸送実績は、旅客数は1,691千人(前期比48.3%増)、座キロは3,393,226千席キロ(同54.1%増)、旅客キロは2,892,810千人キロ(同63.6%増)、利用率85.3%(前期差5.0%増)となりました。

◎航空関連事業

羽田空港や関西空港における外国航空会社等からの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等により、売上高は2,319億円(前期比3.6%増)となりましたが、貨物の取扱量が減少したことや、パイロット等の訓練会社である連結子会社Pan Am Holdings, INC.の株式取得時に計上したのれんの未償却残高を一括償却したこと等から、42億円の営業損失(前期 営業利益90億円)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、沖縄及び北海道方面を中心に取扱高が増加したことに加え、ダイナミックパッケージ商品「旅作」では、沖縄及び関西方面の取扱高が増加したこと等により、国内旅行売上高は前期を上回りました。また、女性向け企画商品の「Decollage(デコラージュ)」を新たに販売する等、商品力の強化をはかりました。

海外旅行は、主力商品の「ANAハローツアーズ」において、成田＝ヒューストン線等の新規就航路線を利用して商品ラインナップを拡充しましたが、円安基調の継続や欧州におけるテロの影響を受けて取扱高が減少したこと等から、海外旅行売上高は前期を下回りました。一方、訪日旅行については、台湾・中国を中心とした旺盛な需要を取り込んだこと等により、売上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1,673億円(前期比1.0%減) 営業利益は42億円(前期比6.0%減)となりました。

◎商社事業

リテール部門では、成田空港及び羽田空港発着路線の拡大による旅客数の増加や、中国・アジアを中心とした訪日旅客数の増加等により、空港免税店「ANA DUTY FREE SHOP」や空港物販店「ANA FESTA」の販売が好調に推移しました。食品部門においては、主力商品であるバナナの売上高が好調に推移し、航空・電子部門においては、半導体組み立て受注が好調に推移した他、航空機部品の受注が増加しました。

以上の結果、当期の商社事業における売上高は1,402億円(前期比10.4%増)、営業利益は53億円(前期比30.6%増)となりました。

◎その他

建物・施設の保守管理事業が好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、337億円(前期比3.6%増)となり、営業利益は16億円(前期比2.2%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、海外景気の下振れや欧州・中東におけるテロや紛争等、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、緩やかに回復に向かう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、「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、「2016～2020年度ANAグループ中期経営戦略」（平成28年1月29日開示）を策定し、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、日本の総人口が減少傾向にあることや、他交通機関等との競争激化が想定されるものの、訪日外国人旅客の国内移動に伴う航空需要は拡大することが見込まれます。こうした状況の下、需要に合わせた機材変更による需給適合を推進すること等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、2016年サマーダイヤから羽田＝宮古線、岩国＝沖縄線を新規開設したことに加え、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、各種「旅割」運賃の水準をきめ細かく見直すとともに、訪日旅客を対象に海外で販売する国内線運賃を多様化して需要喚起に努めてまいります。また、ウェブサイト(ANA SKY WEB)のリニューアルに加え、国内線機内インターネット「ANA Wi-Fiサービス」を使用できる機材数を増やして利便性の向上をはかる他、プレミアムクラスご利用のお客様への機内食メニューを拡充して快適性を向上させる等、フルサービスキャリアとしてのサービスの充実にも努めてまいります。

<国際線旅客>

国際線旅客では、ビジネス需要や訪日需要は拡大していく見通しであり、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4月から成田＝武漢線、本年9月から成田＝プノンペン線を新規開設し、ネットワークの充実をはかってまいります。また、日印双方で需要の拡大が見込まれる中、2016年サマーダイヤから成田＝ムンバイ線の機材を大型化することで、需要の取り込みをはかってまいります。

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の他、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。また、アジア路線において、ボーイング787型機の導入をさらに推進し、ビジネスクラスのフルフラットシート及びプレミアムエコノミーサービスの提供を拡大する等、プロダクトとサービスのより一層の充実をはかってまいります。

<貨物>

貨物では、国内線貨物の需要全体が伸び悩み傾向があることに加え、航空機の小型化による供給スペースの減少が進む状況にあります。国際線貨物では、日本発及び中国発の貨物需要には大きな伸びが見通せない一方で、アジア発アジア域内・中国向けの貨物需要は比較的堅調に推移すると見込まれます。また、為替は当期に比べて円高水準での推移が予想されることから、日本への輸入需要に対する押し上げ効果が期待されます。このような状況の下、国内線貨物では、当期より導入した予約販売システムと、ANAの豊富な国内線ネットワークを活かし、需要の確実な取り込みをはかってまいります。国際線貨物では、拡大する旅客便ネットワークの貨物スペースを活用して需要を確実に取り込むとともに、貨物専用機による需給環境の変化に対応した機動的・弾力的なネットワークの構築により、収益性の維持・向上に努めてまいります。航空貨物共同事業(ジョイントベンチャー)については、ユナイテッド航空との事業開始、ルフトハンザカーゴAGとの事業拡大へ向けた準備を進めてまいります。加えて、アジア市場を中心に沖縄貨物ハブ活用によるエクスプレス貨物事業を始めとした高付加価値サービスの提供等を通じて、一層の収益基盤の強化に取り組んでまいります。

<機材計画>

機材計画では、国際線の事業規模拡大や、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18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787-9型機10機、ボーイング787-8型機1機、エアバスA320neo型機3機、エアバスA321neo型機4機となります。一方で、ボーイング777-200型機4機、ボーイング767-300型機1機、ボーイング737-700型機2機、ボーイング737-500型機3機の合計10機の退役を予定しております。

＜その他＞

バニラ・エア(株)では、本年4月からの関西＝台北線を始めとした新規路線の開設に加え、既存路線を拡充することでネットワークの充実をはかるとともに、更なる販売チャネルの拡大と海外の就航地においてインターネットの宣伝広告を利用した販売強化に努め、新規航空需要の創出をはかってまいります。

◎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の受託拡大等を通じて、グループ収益への貢献を目指してまいります。

◎旅行事業

旅行事業では、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拡充及びウェブサイト(ANA SKY WEB)からの予約時における操作性の向上をはかる等、利便性の向上に取り組んでまいります。

国内旅行においては、ファミリー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」を中心に商品力の強化や発売の早期化を行い、需要喚起に努めてまいります。海外旅行においては、「ANAハローツアー」の商品力強化と、「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の拡充に努めてまいります。また、訪日旅行では、訪日旅客向け国内ツアー商品の開発等、引き続き増加する訪日需要の取り込みを強化してまいります。

◎商社事業

商社事業では、国内外を問わず、今後、高い成長性が期待されるマーケットの顧客を開拓することで既存事業の更なる拡充をはかるとともに、空港免税事業のノウハウを活かした市中免税店への運営参画や、国境を越えたインターネット通販の拡大等、新たなビジネスモデルの構築を通じて、収益の拡大に取り組んでまいります。

◎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、現時点における平成29年3月期の連結業績の見通しは、売上高1兆8,100億円（前期比1.1%増）、営業利益1,450億円（同6.3%増）、経常利益1,300億円（同0.6%減）、親会社株主に帰属する当期純利益800億円（同2.3%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115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42米ドル、シンガポール・ケロシンを1バレルあたり55米ドルとしております。

◎連結利益計画

区分	平成28年3月期（実績）	平成29年3月期（予想）
売上高（億円）	17,911	18,100
営業費用（億円）	16,547	16,650
営業利益（億円）	1,364	1,450
経常利益（億円）	1,307	1,300
親会社株主に帰属する当期純利益（億円）	781	800

◎グループ設備投融资計画

区分	平成29年3月期（予想）
航空機関連（億円）	2,020
システム関連（億円）	340
その他（億円）	530
合計（億円）	2,890

◎グループ有利子負債残高

区分	平成28年3月期（実績）	平成29年3月期（予想）
有利子負債残高（億円）	7,038	7,110
未経過リース料残高（億円）	2,469	2,019

(2) 財政状態に関する分析

① 連結貸借対照表

資産の部は、航空機の新規導入などにより有形固定資産が増加した一方で、デリバティブ資産の減少などにより、総資産は前期末に比べて736億円減少し、2兆2,288億円となりました。

負債の部は、社債の発行及び新規借入による資金調達を実施した一方で、社債の償還、借入金の返済により、前期末に比べて649億円減少し、1兆4,339億円となりました。なお、有利子負債は、前期末に比べて1,159億円減少し、7,038億円となりました。

純資産の部は、親会社株主に帰属する当期純利益の計上による利益剰余金の増加の一方で、繰延ヘッジ損益が減少したことなどにより、純資産合計は前期末に比べて86億円減少し、7,949億円となりました。この結果、自己資本比率は35.4%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利益1,310億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2,638億円の収入となりました。

投資活動においては、資産の売却による収入があった一方で、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があったことから、投資活動によるキャッシュ・フローは744億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1,894億円の収入となりました。

財務活動においては、社債の発行、新規借入による資金調達を行う一方で、社債の償還、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1,332億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561億円増加し、2,651億円となりました。

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23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度
自己資本比率 (%)	27.4	35.9	34.3	34.7	35.4
時価ベースの自己資本比率 (%)	31.4	31.5	35.8	48.8	49.8
債務償還年数 (年)	4.5	5.2	4.2	4.0	2.7
インタレスト・カバレッジ・レシオ	10.8	9.5	12.4	14.7	22.3

※ 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

当期の売上高については、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航空事業や、空港物販店等を運営する商社事業が堅調に推移したことから、増収となりました。費用については、燃油単価の下落に加え、「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、着実に抑制に努めた結果、営業利益、経常利益、親会社株主に帰属する当期純利益はいずれも増益となりました。

当期の配当については、財務目標を達成したことから、今後の経営環境、財務状況等を総合的に勘案して、1株につき5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航空機等への成長投資の原資を確保することに加え、フリーキャッシュフローの水準や財務基盤の強化に向けた株主資本の蓄積にも留意しながら、株主還元を充実させていきたいと考えております。

次期の配当については、「2016～2020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6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㈱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「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30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はかっています。平成32年度（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はか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おります。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。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、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。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。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2,945万人(平成28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団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、固定資産の減損損失または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、日本経済の緩やかな回復基調や訪日外国人の増加、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、為替や原油市況の急激な変動、中国経済の減速、地政学リスク、エアライン間や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、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）の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」について、着実に遂行しております。この成果を基盤として、成長戦略をさらに加速させるステージに進むため、東京オリンピック・パラリンピック競技大会が開催される2020年までを視野に入れた5年間の成長戦略として「2016～2020年度ANAグループ中期経営戦略」を策定しました。首都圏空港の発着枠拡大や訪日外国人の増加を契機として、世界中のすべてのお客様をダントツの品質でおもてなしして、グローバルでの知名度を向上させるとともに、CO₂排出量の削減を始めとした環境問題への対応や観光立国・地方創生等の社会発展に貢献することによって企業価値を高め、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としての地位を確立します。

① 戦略の全体像

「2016～2020年度ANAグループ中期経営戦略」では、「エアライン事業領域の拡大」、「新規事業の創造と既存事業の成長加速（ノンエア事業）」を戦略の柱とし、新規投資やイノベーションの創出、戦略投資等をシンプルかつタイムリーに判断する「攻めのスピード経営」の実践により、グローバルな事業環境の変化に対応できる強靱な体質を構築していくとともに、2020年度には売上高2兆1,600億円、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) エアライン事業領域の拡大

あらゆる需要層をターゲットにFSC（フルサービスキャリア）事業及びLCC事業のブランドの訴求力を高め、エアライン事業領域の拡大と安定した収益基盤を確立します。また、海外マーケティングを強化し、グローバルでの知名度を高めていくことにより、海外における外国人向け販売の更なる拡大をはかってまいります。

(i) FSC（フルサービスキャリア）事業

- ・ANA国際線旅客事業は、首都圏空港の発着枠拡大を背景に、首都圏デュアルハブの完成型を目指して、“世界をつなぐ”ための積極的な路線展開を行い、日本発着及び日本經由三国間の旅客需要を確実に取り込み、国内線旅客事業に替わる稼ぎ頭としてグループ収益の拡大を牽引します。また中南米やアジア等の未就航都市への路線展開をはかりつつ、これまで十分にカバーできていないリゾート路線を拡充して、プレジャー需要の取り込みも強化してまいります。
- ・ANA国内線旅客事業は、市場シェアを堅持するとともに、徹底した効率化により収益性の維持・向上をはかります。高需要便の機材大型化と低需要便の機材小型化を同時に実現する「ピタッとフリート」モデルを推進し、需給適合をさらに進めてまいります。また、大幅に増加している訪日外国人による国内線利用をさらに促進することにより、需要の底上げをはかります。
- ・貨物事業は、貨物専用機を活用したフレイター事業を担うANA Cargo(株)と、物流事業を担う(株)OCSの一体的な運営を加速させ、成長の基盤となるアジアを中心に、顧客ニーズに合致した物流サービスを展開することにより、総合航空物流会社としての発展を目指すとともに、フレイター事業と物流事業の黒字化を2017年度までに達成します。

(ii) LCC事業

日本マーケットにおける新たな需要の創造と、旺盛な訪日需要の獲得により、首都圏No.1のLCCブランドを構築することで、グループ「第4のコア」事業への成長を目指します。ANAブランド未就航のリゾート路線へ進出し、日本発のプレジャー需要を喚起するとともに、中国大陸への参入や沖縄発着国際線の就航により、さらなる訪日需要の取り込みをはかります。

2) 新規事業の創造と既存事業の成長加速(ノンエア事業)

(i) 新規事業の創造

当社グループが長年にわたり積み上げてきたブランドや顧客基盤等の有形・無形資産を最大限有効活用することに加え、他社のノウハウや情報通信技術等も併せて活用することによって、新会社の設立を含めた新たなビジネスの創造を推進し、グループの収益ドメインを拡大・多様化します。

(ii) 既存事業の成長加速

低収益事業については撤退や外注化を進めていきます。一方で、今後も増加が見込まれる旺盛な訪日外国人の需要を当社グループの収益源として取り込むため、商社事業における免税品販売や国境を越えたインターネット通販の拡大、旅行事業における高付加価値のツアー商品開発やWEBサイトを活用したダイレクト販売強化等を中心として、各事業の領域拡大を進め、既存事業の成長を加速させていきます。

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27年3月31日)	当連結会計年度 (平成28年3月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	43,901	55,293
受取手形及び営業未収入金	144,321	139,404
有価証券	278,692	222,380
商品	9,065	10,022
貯蔵品	54,305	51,831
繰延税金資産	33,216	50,832
その他	129,468	101,575
貸倒引当金	△185	△149
流動資産合計	692,783	631,188
固定資産		
有形固定資産		
建物及び構築物(純額)	113,604	107,251
航空機(純額)	873,662	931,837
機械装置及び運搬具(純額)	26,955	32,328
工具、器具及び備品(純額)	10,108	11,320
土地	51,813	49,612
リース資産(純額)	12,918	9,963
建設仮勘定	206,148	185,643
有形固定資産合計	1,295,208	1,327,954
無形固定資産	85,250	80,743
投資その他の資産		
投資有価証券	117,027	105,549
長期貸付金	4,350	4,378
退職給付に係る資産	77	69
繰延税金資産	34,835	55,974
その他	73,205	23,858
貸倒引当金	△1,046	△1,456
投資その他の資産合計	228,448	188,372
固定資産合計	1,608,906	1,597,069
繰延資産合計	748	551
資産合計	2,302,437	2,228,808

(単位:百万円)

	前連結会計年度 (平成27年3月31日)	当連結会計年度 (平成28年3月31日)
負債の部		
流動負債		
支払手形及び営業未払金	182,198	166,116
短期借入金	200	177
1年内返済予定の長期借入金	138,263	86,803
1年内償還予定の社債	65,000	-
リース債務	6,566	7,801
未払法人税等	26,179	43,573
発売未決済	120,449	128,618
賞与引当金	29,920	40,762
資産除去債務	81	8
その他	97,821	111,632
流動負債合計	666,677	585,490
固定負債		
社債	75,000	105,000
長期借入金	514,403	488,172
リース債務	20,399	15,933
繰延税金負債	2,779	1,409
賞与引当金	2,118	-
役員退職慰労引当金	529	607
退職給付に係る負債	160,562	163,351
資産除去債務	744	941
その他	55,674	73,005
固定負債合計	832,208	848,418
負債合計	1,498,885	1,433,908
純資産の部		
株主資本		
資本金	318,789	318,789
資本剰余金	282,209	282,774
利益剰余金	189,353	253,545
自己株式	△5,269	△4,830
株主資本合計	785,082	850,278
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	30,684	19,527
繰延ヘッジ損益	5,279	△51,620
為替換算調整勘定	3,855	3,873
退職給付に係る調整累計額	△26,620	△32,162
その他の包括利益累計額合計	13,198	△60,382
非支配株主持分	5,272	5,004
純資産合計	803,552	794,900
負債純資産合計	2,302,437	2,228,808

(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26年4月1日 至 平成27年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成27年4月1日 至 平成28年3月31日)
売上高	1,713,457	1,791,187
売上原価	1,335,084	1,337,540
売上総利益	378,373	453,647
販売費及び一般管理費		
販売手数料	92,373	97,305
広告宣伝費	8,586	11,112
従業員給料及び賞与	35,559	37,307
貸倒引当金繰入額	138	92
賞与引当金繰入額	6,710	7,655
退職給付費用	2,878	3,306
減価償却費	15,094	17,698
その他	125,494	142,709
販売費及び一般管理費合計	286,832	317,184
営業利益	91,541	136,463
営業外収益		
受取利息	775	792
受取配当金	952	1,808
資産売却益	2,325	1,115
持分法による投資利益	2,150	3,007
固定資産受贈益	936	3,632
その他	5,361	5,596
営業外収益合計	12,499	15,950
営業外費用		
支払利息	13,732	11,455
為替差損	4,379	2,661
資産売却損	3,147	117
資産除却損	6,332	5,370
退職給付会計基準変更時差異の処理額	6,137	—
その他	3,184	2,085
営業外費用合計	36,911	21,688
経常利益	67,129	130,725

(単位:百万円)

	前連結会計年度 (自 平成26年4月1日 至 平成27年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成27年4月1日 至 平成28年3月31日)
特別利益		
固定資産売却益	681	—
投資有価証券売却益	296	155
厚生年金基金代行返上益	943	131
補助金収入	23	28
特別分配金	—	5,467
退職給付制度改定益	9,945	—
その他	97	95
特別利益合計	11,985	5,876
特別損失		
固定資産売却損	71	—
投資有価証券売却損	222	—
投資有価証券評価損	409	77
減損損失	111	4,925
特別退職金	89	136
和解金	165	—
年金制度改定関連費用	55	399
その他	9	—
特別損失合計	1,131	5,537
税金等調整前当期純利益	77,983	131,064
法人税、住民税及び事業税	30,971	60,401
法人税等調整額	6,985	△7,923
法人税等合計	37,956	52,478
当期純利益	40,027	78,586
非支配株主に帰属する当期純利益	788	417
親会社株主に帰属する当期純利益	39,239	78,169

(連結包括利益計算書)

(単位:百万円)

	前連結会計年度 (自 平成26年4月1日 至 平成27年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成27年4月1日 至 平成28年3月31日)
当期純利益	40,027	78,586
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	20,232	△11,071
繰延ヘッジ損益	△10,021	△56,411
為替換算調整勘定	3,181	△160
退職給付に係る調整額	3,458	△5,512
持分法適用会社に対する持分相当額	265	△606
その他の包括利益合計	17,115	△73,760
包括利益	57,142	4,826
(内訳)		
親会社株主に係る包括利益	56,298	4,589
非支配株主に係る包括利益	844	237

(3) 連結株主資本等変動計算書

前連結会計年度(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
親会社株主に帰属する当期純利益			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					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	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
親会社株主に帰属する当期純利益							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

当連結会計年度(自平成27年4月1日至平成28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	282,209	189,353	△5,269	785,082
当期変動額					
剰余金の配当			△13,977		△13,977
親会社株主に帰属する当期純利益			78,169		78,169
自己株式の取得				△482	△482
自己株式の処分		565		921	1,486
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)					—
当期変動額合計	—	565	64,192	439	65,196
当期末残高	318,789	282,774	253,545	△4,830	850,278

	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	30,684	5,279	3,855	△26,620	13,198	5,272	803,552
当期変動額							
剰余金の配当							△13,977
親会社株主に帰属する当期純利益							78,169
自己株式の取得							△482
自己株式の処分							1,486
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)	△11,157	△56,899	18	△5,542	△73,580	△268	△73,848
当期変動額合計	△11,157	△56,899	18	△5,542	△73,580	△268	△8,652
当期末残高	19,527	△51,620	3,873	△32,162	△60,382	5,004	794,900

(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26年4月1日 至 平成27年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成27年4月1日 至 平成28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	77,983	131,064
減価償却費	131,329	138,830
減損損失	111	4,925
のれん償却額	908	10,170
固定資産売却損益(△は益)及び除却損	6,544	4,372
有価証券売却損益及び評価損益(△は益)	335	△78
和解金	165	-
貸倒引当金の増減額(△は減少)	△79	374
退職給付に係る負債の増減額(△は減少)	△2,906	△4,037
受取利息及び受取配当金	△1,727	△2,600
支払利息	13,732	11,455
為替差損益(△は益)	△662	△189
特別退職金	89	136
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	△131
年金制度改定関連費用	55	399
特別分配金	-	△5,467
売上債権の増減額(△は増加)	△438	4,917
その他債権の増減額(△は増加)	△2,777	5,794
仕入債務の増減額(△は減少)	1,536	△16,073
発売未決済の増減額(△は減少)	12,037	8,169
その他	9,485	24,818
小計	234,832	316,848
利息及び配当金の受取額	2,177	3,204
利息の支払額	△14,118	△11,841
和解金の支払額	△165	-
特別退職金の支払額	△1,567	△136
法人税等の支払額	△14,280	△44,197
営業活動によるキャッシュ・フロー	206,879	263,878
投資活動によるキャッシュ・フロー		
有価証券の取得による支出	△395,280	△279,370
有価証券の売却による収入	413,760	380,770
有形固定資産の取得による支出	△241,733	△252,583
有形固定資産の売却による収入	50,839	104,571
無形固定資産の取得による支出	△32,969	△28,833
投資有価証券の取得による支出	△3,655	△6,986
投資有価証券の売却による収入	411	486
投資有価証券の払戻による収入	-	2,079
特別分配金による収入	-	5,467
子会社株式の取得による支出	△1,940	-
関係会社の清算による収入	-	759
貸付けによる支出	△96	△174
貸付金の回収による収入	202	187
その他	△288	△816
投資活動によるキャッシュ・フロー	△210,749	△74,443

(単位:百万円)

	前連結会計年度 (自 平成26年4月1日 至 平成27年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成27年4月1日 至 平成28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)	△511	△26
長期借入れによる収入	165,062	69,476
長期借入金の返済による支出	△180,450	△147,077
社債の発行による収入	14,921	29,845
社債の償還による支出	△10,000	△65,000
リース債務の返済による支出	△10,266	△7,018
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)	1,315	1,002
配当金の支払額	△10,467	△13,977
その他	△249	△482
財務活動によるキャッシュ・フロー	△30,424	△133,257
現金及び現金同等物に係る換算差額	703	8
現金及び現金同等物の増減額(△は減少)	△33,591	56,186
現金及び現金同等物の期首残高	240,935	208,937
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)	1,593	-
現金及び現金同等物の期末残高	208,937	265,123

(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 |
| (2) 持分法適用会社数 | 18社 |
| (3) 連結範囲の異動状況 | |
| 新規：なし | |
| 除外：2社 | |
| 航空食品㈱ | |
| ㈱ウィングレット | |

(会計方針の変更)

(企業結合に関する会計基準等の適用)

「企業結合に関する会計基準」(企業会計基準第21号 平成25年9月13日。以下「企業結合会計基準」という。)、
「連結財務諸表に関する会計基準」(企業会計基準第22号 平成25年9月13日。以下「連結会計基準」という。)
及び「事業分離等に関する会計基準」(企業会計基準第7号 平成25年9月13日。以下「事業分離等会計基準」という。)
等を当連結会計年度から適用し、支配が継続している場合の子会社に対する当社の持分変動による差額を資本剰余金として計上するとともに、取得関連費用を発生した連結会計年度の費用として計上する方法に変更しております。また、当連結会計年度の期首以後実施される企業結合については、暫定的な会計処理の確定による取得原価の配分額の見直しを企業結合日の属する連結会計年度の連結財務諸表に反映させる方法に変更しております。加えて、当期純利益等の表示の変更及び少数株主持分から非支配株主持分への表示の変更を行っております。当該表示の変更を反映させるため、前連結会計年度については、連結財務諸表の組替えを行っております。

企業結合会計基準等の適用については、企業結合会計基準第58-2項(4)、連結会計基準第44-5項(4)及び事業分離等会計基準第57-4項(4)に定める経過的な取扱いに従っており、当連結会計年度の期首時点から将来にわたって適用しております。

これによる連結財務諸表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)

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26年4月1日 至 平成27年3月31日)		当連結会計年度 (自 平成27年4月1日 至 平成28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	43,901百万円	42,945百万円	55,293百万円	54,043百万円
現金及び現金同等物	278,692	165,992	222,380	211,080
		208,937		265,123

(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入及び店舗・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
のれん償却額	6	788	-	114	908
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
のれん償却額	-	908	-	908
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。

当連結会計年度(自平成27年4月1日 至平成28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	1,458,517	48,671	157,558	115,386	1,780,132
(2) セグメント間の内部売上高 又は振替高	94,716	183,232	9,791	24,903	312,642
計	1,553,233	231,903	167,349	140,289	2,092,774
セグメント利益又は損失(△)	139,757	△4,248	4,291	5,312	145,112
セグメント資産	2,016,211	131,988	58,807	58,655	2,265,661
その他の項目					
減価償却費	131,999	5,554	104	994	138,651
のれん償却額	1	10,055	-	114	10,170
有形固定資産及び無形固定資産の 増加額	269,183	10,809	349	2,306	282,647

	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	11,055	1,791,187	-	1,791,187
(2) セグメント間の内部売上高 又は振替高	22,699	335,341	△335,341	-
計	33,754	2,126,528	△335,341	1,791,187
セグメント利益又は損失(△)	1,659	146,771	△10,308	136,463
セグメント資産	19,929	2,285,590	△56,782	2,228,808
その他の項目				
減価償却費	179	138,830	-	138,830
のれん償却額	-	10,170	-	10,170
有形固定資産及び無形固定資産の 増加額	18	282,665	△1,249	281,416

- (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. セグメント利益又は損失(△)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118,984百万円であり、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. セグメント利益又は損失(△)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26年4月1日 至 平成27年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成27年4月1日 至 平成28年3月31日)
1株当たり純資産額	228円45銭	225円87銭
1株当たり当期純利益金額	11円24銭	22円36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、以下のとおりであります。

	前連結会計年度 (自 平成26年4月1日 至 平成27年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成27年4月1日 至 平成28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)	39,239	78,169
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)	39,239	78,169
普通株式の期中平均株式数(千株)	3,492,380	3,496,561

3. 1株当たり純資産額の算定上の基礎は、以下のとおりであります。

	前連結会計年度末 (平成27年3月31日)	当連結会計年度末 (平成28年3月31日)
純資産の部の合計額(百万円)	803,552	794,900
純資産の部の合計額から控除する金額 (百万円)	5,272	5,004
(うち非支配株主持分)	(5,272)	(5,004)
普通株式に係る期末の純資産額(百万円)	798,280	789,896
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)	3,494,355	3,497,198

4. 「普通株式の期中平均株式数」は、ANAグループ従業員持株会信託が所有する当社株式(前連結会計年度17,914千株、当連結会計年度13,352千株)ならびに当連結会計年度より設定した株式交付信託が所有する当社株式(当連結会計年度1,357千株)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、ANAグループ従業員持株会信託が所有する当社株式(前連結会計年度15,859千株、当連結会計年度11,531千株)ならびに当連結会計年度より設定した株式交付信託が所有する当社株式(当連結会計年度1,357千株)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。

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26年4月1日 至 平成27年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成27年4月1日 至 平成28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	683,369	685,638	2,269
貨物収入	32,584	31,740	△844
郵便収入	3,743	3,665	△78
小計	719,696	721,043	1,347
国際線			
旅客収入	468,321	515,696	47,375
貨物収入	124,772	113,309	△11,463
郵便収入	5,894	6,665	771
小計	598,987	635,670	36,683
航空事業収入合計	1,318,683	1,356,713	38,030
その他の収入	165,917	196,520	30,603
航空事業小計	1,484,600	1,553,233	68,633
航空関連事業			
航空関連収入	223,780	231,903	8,123
航空関連事業小計	223,780	231,903	8,123
旅行事業			
パッケージ商品収入(国内)	133,045	136,293	3,248
パッケージ商品収入(国際)	26,132	20,589	△5,543
その他の収入	9,901	10,467	566
旅行事業小計	169,078	167,349	△1,729
商社事業			
商社収入	127,029	140,289	13,260
商社事業小計	127,029	140,289	13,260
報告セグメント計	2,004,487	2,092,774	88,287
その他			
その他の収入	32,574	33,754	1,180
その他小計	32,574	33,754	1,180
売上高合計	2,037,061	2,126,528	89,467
セグメント間取引	△323,604	△335,341	△11,737
売上高(連結)	1,713,457	1,791,187	77,730

(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26年4月1日 至 平成27年3月31日)	当連結会計年度 (自 平成27年4月1日 至 平成28年3月31日)	前期比 (%)
国内線				
旅客数	(人)	43,203,184	42,664,899	△1.2
座席キロ	(千席キロ)	60,213,030	59,421,784	△1.3
旅客キロ	(千人キロ)	38,582,150	38,470,539	△0.3
利用率	(%)	64.1	64.7	0.7
有効貨物トンキロ	(千トンキロ)	1,883,263	1,850,640	△1.7
貨物輸送重量	(トン)	475,462	466,979	△1.8
貨物トンキロ	(千トンキロ)	476,807	472,482	△0.9
郵便輸送重量	(トン)	32,526	32,455	△0.2
郵便トンキロ	(千トンキロ)	31,902	31,792	△0.3
貨物重量利用率	(%)	27.0	27.2	0.2
国際線				
旅客数	(人)	7,208,044	8,167,951	13.3
座席キロ	(千席キロ)	49,487,472	54,710,537	10.6
旅客キロ	(千人キロ)	35,639,322	40,635,173	14.0
利用率	(%)	72.0	74.3	2.3
有効貨物トンキロ	(千トンキロ)	5,484,270	6,040,069	10.1
貨物輸送重量	(トン)	841,765	810,628	△3.7
貨物トンキロ	(千トンキロ)	3,608,347	3,532,452	△2.1
郵便輸送重量	(トン)	35,232	33,593	△4.7
郵便トンキロ	(千トンキロ)	152,732	143,751	△5.9
貨物重量利用率	(%)	68.6	60.9	△7.7
合計				
旅客数	(人)	50,411,228	50,832,850	0.8
座席キロ	(千席キロ)	109,700,502	114,132,321	4.0
旅客キロ	(千人キロ)	74,221,472	79,105,712	6.6
利用率	(%)	67.7	69.3	1.7
有効貨物トンキロ	(千トンキロ)	7,367,534	7,890,709	7.1
貨物輸送重量	(トン)	1,317,228	1,277,607	△3.0
貨物トンキロ	(千トンキロ)	4,085,154	4,004,934	△2.0
郵便輸送重量	(トン)	67,758	66,049	△2.5
郵便トンキロ	(千トンキロ)	184,634	175,543	△4.9
貨物重量利用率	(%)	58.0	53.0	△5.0

- (注)
1. 国内線旅客実績にはアイベックスエアラインズ(株)、(株)AIRDO、(株)ソラシドエア(平成27年12月1日付でスカイネットアジア航空(株)から商号変更)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、(株)ソラシドエア(平成27年12月1日付でスカイネットアジア航空(株)から商号変更)、オリエンタルエアブリッジ(株)及び平成27年4月1日からの(株)スターフライヤー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. 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。
 13. バニラ・エア(株)の実績は含みません。
 14. バニラ・エア(株)は貨物・郵便の取扱いをしておりません。