

財務分析

1. 全日空グループ

全日空グループは子会社174社、関連会社54社により構成されています。そのうち115社が連結子会社、33社が持分法適用会社です。当グループは航空運送事業、旅行事業、ホテル事業ならびにその

他の事業の4つのセグメントによって事業運営を行っていますが、各事業セグメントの事業内容と親会社および子会社、関連会社の当該事業にかかる位置付けは次のとおりです。

事業セグメント	子会社数	うち持分法適用		関連会社数	うち持分法適用
		うち連結	うち持分法適用		
航空運送事業	32	29	-	6	4
旅行事業	14	12	-	5	4
ホテル事業	25	24	-	5	4
その他の事業	103	50	6	38	15
グループ全体	174	115	6	54	27

航空運送事業

当社、エア・ニッポン㈱、エア・北海道㈱、日本貨物航空㈱が航空運送事業(国内外での定期旅客、貨物、郵便輸送)を行っており、これに付随して国際空港事業㈱、エーエヌエーテレマート㈱、および全日空整備㈱他は、顧客に対する空港での各種サービスの提供、電話による予約案内、航空機の整備作業等の役務提供を行っており、各種空港ハンドリングや整備については、当グループ以外の内外の航空会社に対しても業務を提供しています。

旅行事業

全日空ワールド㈱、全日空スカイホリデー㈱および全日空トラベル㈱を中心に「全日空ハローツアー」および「全日空スカイホリデー」ブランドのパッケージ旅行商品等の企画および販売を行っています。主に当社およびエア・ニッポン㈱の航空運送サービスと全日空ホテルズの宿泊等を活用した商品開発および販売を行っています。

ホテル事業

全日空エンタプライズ㈱を中心とする子会社ならびに関連会社が、国内外にホテルを展開してホテル事業を行っています。また、国内外において、宿泊、料飲、宴会・婚礼等の各種サービスを提供しています。

その他の事業

情報通信、商事・物販、不動産、ビル管理、陸上輸送・物流および人材派遣等の事業を行っています。全日空システム企画㈱および㈱インフィニトラベルインフォメーション他は、主に航空関連情報端末・ソフトウェアの展開や開発を行っており、全日空商事㈱他は主に航空関連資材等の輸出および店舗・通信販売等を中心とした事業を行っています。また、全日空ビルディング㈱他は不動産の販売・賃貸および管理等を、関連会社である㈱エム・シー・メイツ他は人材派遣等を事業としています。

2. 事業概況

経営環境と業績

2000年3月31日に終了した当期のわが国経済は、公共投資等の政策効果やアジア経済の回復などにより景気底入れの兆しが見えてきたものの、完全失業率が依然と高水準で推移しているなど、いまだ本格的な回復にはいたらず、引き続き厳しい状況が続きました。

このような状況下、全日空グループは、1999年5月に2003年3月期を最終年度とする4ヵ年の「中期経営計画」を策定し、経営体質の抜本的な改革を図っています。これには、「選択と集中」に基づいた国内・国際路線の再編による収益性の向上、販売改革の実践による収入の極大化、間接固定費の削減による効率的な運営体制の構築そして投資の圧縮と資産効率の向上による財務体質の改善を基本骨子として、鋭意取り組んでいます。当期はその初年度として、各種施策の進捗状況は予定どおり進んでいます。営業利益では前期の損失から利益に転換するなど、事業活動全般では概ね改善の兆しが見えてきています。

当期の営業収益は、連結子会社数の増加や営業収入の7割強を占める航空運送事業において、下期以降に旅客需要が持ち直すと

ともに旅客単価の下落にも歯止めがかかったことなどにより、前期比13.0%増の1兆2,096億円となりました。これに対し営業費用は、当グループ全体における営業費用削減努力や地方空港使用料を中心とした公租公課の減免措置などにより、前期比9.5%増の1兆1,780億円にとどまったため、営業利益では前期51億円の営業損失から大幅に改善され315億円の営業利益となりました。

営業外・特別損益では、海外ホテル株式の売却益等の特別利益があったものの、投資有価証券評価損や早期退職制度実施に伴う特別退職金や資産の圧縮・整理等の特別損失など大幅に支出が増加したため、前期27億円の営業外収入に対し当期は542億円の営業外支出となりました。これにより、税金及び少数株主持分損益等調整前当期純損失は、前期の24億円から226億円と大幅に増加しました。税効果会計による税額調整等ならびに少数株主持分損益を控除した後の当期純損失は、152億円となりました。この結果、今期も残念ながら配当を見送ることとしました。なお、当期の1株当たり当期純損失は、10.54円でした。

全日本空輸株式会社及び連結子会社

3月31日に終了した1年間

	単位：百万円 (一株当たり金額を除く)	
	2000年	1999年
営業収入	¥1,209,647	¥1,070,773
営業費用	1,178,088	1,075,934
営業利益(損失)	31,559	(5,161)
営業外・特別損益	(54,248)	2,731
税金及び少数株主持分損益等調整前当期純利益(損失)	(22,689)	(2,430)
法人税等(当年度分及び繰延税額)	(5,476)	3,058
少数株主損益	2,012	756
当期純利益(損失)	¥ (15,201)	¥ (4,732)
一株当たり：		
当期純利益(損失)	¥(10.54)	¥(3.28)
配当額	-	-

営業収入

当グループの営業収入は、旅客収入、貨物収入そして旅行事業、ホテル事業などの附帯事業及びその他の収入によって構成されています。旅客ならびに貨物収入の詳細は次のとおりです。

旅客収入

当期の旅客収入は7,787億円で前期比1.2%の微減となりました。その内訳は、定期国内線旅客収入79.8%、定期国際線旅客収入20.2%でした。

当期において、全日空グループはボーイング777-300型機、ボー

イング777-200型機を各1機、エアバスA321-100型機を2機、ボーイング737-500型機を2機それぞれ増機するとともに、国際線、国内線ともに需給バランスに見合った増・減便、一部路線の休止など、より弾力的な生産量の調整を行い、収益性の向上改善に努めました。

また、1999年10月には、世界最大規模の航空企業連合「スターアライアンス」へ正式加盟し、メンバーの一員として運航・販売・サービスのあらゆる面において国際競争力の強化を図り、旅客の利便性の向上に注力しました。

3月31日に終了した1年間	単位：百万円	
	2000年	1999年
旅客収入	¥ 778,765	¥ 788,414
定期国内線旅客収入	621,188	645,127
定期国際線旅客収入	157,577	143,287
貨物収入	67,763	63,599
国内線貨物収入	27,682	27,843
国際線貨物収入	40,081	35,756
附帯事業及びその他収入	363,119	218,760
営業収入	¥1,209,647	¥1,070,773

注記：上記営業収入の内訳は、セグメント内及びセグメント間の取引額を消去した後の金額を記載しています。

輸送実績の概要

国内線旅客

・旅客数(千人)	45,430	43,892
・座席キロ(百万キロ)	60,098	59,875
・旅客キロ(百万キロ)	38,410	37,009
・利用率(%)	63.9	61.8
・旅客キロ当たり旅客収入(円)	17.0	17.7

国際線旅客

・旅客数(千人)	3,998	3,571
・座席キロ(百万キロ)	33,772	31,137
・旅客キロ(百万キロ)	22,510	20,562
・利用率(%)	66.7	66.0
・旅客キロ当たり旅客収入(円)	8.0	8.5

国内線貨物

・貨物輸送重量(トン)	420,846	410,820
・貨物輸送量(千トンキロ)	400,360	390,887
・貨物輸送量当たり貨物収入(円)	69.2	71.2

国際線貨物

・貨物輸送重量(トン)	195,384	161,537
・貨物輸送量(千トンキロ)	1,178,444	967,626
・貨物輸送量当たり貨物収入(円)	34.0	37.0

座席キロ当たりコスト(円)	10.3	10.9
---------------	------	------

注記：1.上記の国内線旅客・貨物及び国際線旅客・貨物には親会社である全日空(ANA)と、子会社であるエア・ニッポン(ANK)ならびにエア・北海道(ADK)が含まれています。
2.上記の旅客キロ当たり旅客収入、貨物輸送量当たり貨物収入及び座席キロ当たりコストの数値は、ANA、ANKならびにADKの数値を加重平均しています。

国内線

当期の定期国内線旅客収入は、前期比3.7%減の6,211億円となりました。旅客数は、前期比3.5%増の4,543万人となりました。座席キロは前期比0.4%の微増となり、旅客キロは、3.8%増となりました。これにより、利用率は前期比2.1ポイント上昇し63.9%となりました。しかしながら、旅客キロ当たり旅客収入は、17.7円から17.0円へと減少しました。

当期は、当社よりエア・ニッポンへ関空 仙台線をはじめとす

る9路線を移管するとともに、低需要路線・便数を見直すことで搭乗率の向上による収益性の改善を目指しました。また、これまでの営業割引運賃「特割」「早割」に加え、新たに「往復特割」を設定するなど、お客様の多様なニーズに見合った運賃を提供するとともに増収に努めました。さらに、2000年2月の航空法改正に伴い、新年度に向けて「往復特割」「超割(バーゲン型運賃)」などの新規営業割引運賃の設定を行い発売を開始しました。

国際線

当期の定期国際線旅客収入は、前期比10.0%増の1,575億円となりました。旅客数は、12.0%増の400万人となりました。座席キロで8.5%増となった一方、旅客キロは9.5%増となったため、利用率は前期比0.7ポイント上昇し66.7%となりました。しかしながら、旅客キロ当たり旅客収入は、前期の8.5円に対し8.0円と減少しました。

新規路線として4月に東京 シカゴ線を開設したほか、東京 上海線の再開を行うなど、需要動向を踏まえた路線展開を行いました。また、新たにヴァリグ・ブラジル航空機材による東京 サンパウロ リオデジャネイロ線の共同便を開始するなど、スターアライアンス加盟各社とのコードシェア拡大によって路線ネットワークを拡充しました。さらに、マイルージプログラムの相互提携、各社乗り継ぎ便のスルーチェックイン等のサービス面でも加盟各社との提携強化を図りました。

貨物収入

当期の貨物収入は、前期比6.5%増の677億円となりました。内訳は、定期国内線貨物収入40.9%、定期国際線貨物収入59.1%でした。

国内線貨物収入

当期の国内貨物の輸送重量は、前期比2.4%増加し42万トンとなりましたが、収入は単価の低下などにより前期比0.6%減の276億円となりました。当期は、航空宅配貨物が引き続き堅調であっ

たことに加え、コンピュータ関連貨物の荷動きが伸長したことから需要は期中を通して順調に推移しました。郵便についても、輸送重量、収入ともに好調でした。

国際線貨物収入

当期の国際貨物の輸送重量は、前期比21.0%増の19万5千トンで、収入は前期比12.1%増の400億円となりました。当期は、アジア経済の回復やコンピュータ2000年問題関連の需要の影響等により、特に欧米向けの自動車部品や電子機器類などを中心に荷動きが活況でした。日本向けについても、アジア発のコンピュータ関連や中国発の生鮮品などに加え、夏以降は欧州発の需要回復もあり、全体として堅調な荷動きとなりました。また、米国・欧州内でのトラック輸送網の整備や外国航空会社との業務提携を推進し、サービスの向上に努めました。郵便についても輸送重量、収入ともに好調に推移しました。

附帯事業及びその他の収入

航空運送事業以外の事業セグメントである旅行事業、ホテル事業、その他の事業については「3 事業別セグメント情報 (P21)」をご参照ください。

なお、附帯事業収入については、旅客手荷物、他航空会社の航空機整備、旅客の搭乗受付及び手荷物の搭載などの地上支援業務の委託、機内販売の増売等に努めた結果、739億円となりました。

営業費用

3月31日に終了した1年間	単位：百万円	
	2000年	1999年
航空機関連	¥ 352,361	¥ 376,416
航空機運航費	284,152	274,489
航空機整備費	68,209	101,927
サービス関連	302,628	325,064
旅客サービス費	62,029	68,565
航空機地上支援及びハンドリング費	240,599	256,499
予約、販売及び広告宣伝費	200,999	180,899
一般管理費	39,604	50,167
減価償却費	58,441	73,420
その他費用	224,055	69,968
合計	¥1,178,088	¥1,075,934

注記： 上記営業費用の内訳は、セグメント内及びセグメント間の取引額を消去した後の金額を記載しています。

営業費用は、航空機関連費用ならびにサービス関連費用と前期比較で減少となりましたが、その他の費用が大幅に増加したため、全体では前期比9.5%増の1兆1,780億円となりました。その内訳は次のとおりです。

航空機関連費用は前期比6.4%減の3,523億円となりました。航空機運航費は、機材質借費及び燃油費の増加などにより3.5%増加しました。航空機整備費は、33.1%減少しました。これは、航空機部品等を購入する子会社が2000年3月期より持分法適用から連結子会社となったことにより、連結上消去されることになったためです。かかる消去相当額は新規に連結した子会社が「その他費用」として計上しました。

サービス関連費用は、前期比6.9%減の3,026億円となりました。旅客サービス費は、主として全日空の機内サービス費用の低

減により、9.5%減少しました。航空機地上支援及びハンドリング費は、主に全日空の空港使用料の減免により、6.2%減少しました。

予約、販売及び広告宣伝費は、積極的な増販活動などにより、11.1%増加しました。

一般管理費は、間接部門の効率化などにより、21.1%減少しました。

減価償却費は、全日空ならびにエアーニッポンにおいて航空機の償却方法及び耐用年数の見直しを行ったため、20.4%減少しました。

その他費用は、前期の699億円に対し3倍強の2,240億円となりました。これは、全日空商事及び国内空港売店を運営する同社子会社など、主として旅行、ホテル、その他の事業における新規連結子会社数の増加によるものです。

営業外・特別損益

3月31日に終了した1年間

	単位：百万円	
	2000年	1999年
受取利息及び配当金	¥ 8,466	¥ 8,625
資産売却益	4,504	12,126
支払利息	(38,950)	(40,305)
有価証券売却損	(474)	(99)
持分法による投資損益	427	(211)
その他	(28,221)	22,595
合計	¥(54,248)	¥ 2,731

営業外・特別損益は、前期27億円の利益に対し542億円の損失となりました。その詳細は次のとおりです。

受取利息及び配当金は、1.8%減少しました。

資産売却益は、ANA Hotels Singapore Ltd.の株式の売却等を行いました。前期には北米(サンフランシスコ、ワシントン)ホテルの売却利益が計上されていたため、62.9%減少しました。

支払利息は、3.4%減少しました。有利子負債は、前期末比10.8%増加し1兆1,123億円となりましたが、低金利を背景に新たな

長期借入や社債による資金調達で得た資金を、金利の高い固定利率の借入金の返済に充当し、有利子負債の平均金利を引き下げたことが主要因です。

持分法による投資損益は、前期の2億円の損失から4億円の利益計上となりました。

その他は、前期の225億円の収益に対し、282億円の損失となりました。前期に比べ航空機の導入に伴う機材関連報奨収入の減少及び投資有価証券の評価損失等が計上されたことが主要因です。

3. 事業別セグメント情報

従来、旅行事業、ホテル事業、その他の事業の3セグメントは、航空関連事業として一括表示されていましたが、連結範囲の拡大等に伴い重要性が高まったため、当期よりそれぞれ区分して記載し

ています。セグメント別の状況は下記のとおりです。なお、各セグメントの売上高には、セグメント間内部売上高が含まれています。

全日本空輸株式会社及び連結子会社	単位：百万円 (一株当たり金額を除く)	
	2000年	1999年
3月31日に終了した1年間		
航空運送事業：		
外部顧客売上高	¥920,447	¥923,391
セグメント間売上高・振替高	60,056	42,591
	980,503	965,982
営業費用	954,811	976,799
営業利益(損失)	25,692	(10,817)
旅行事業：		
外部顧客売上高	124,408	60,179
セグメント間売上高・振替高	11,469	11,475
	135,877	71,654
営業費用	132,551	71,883
営業利益(損失)	3,326	(229)
ホテル事業：		
外部顧客売上高	65,688	61,910
セグメント間売上高・振替高	11,685	6,600
	77,373	68,510
営業費用	73,535	65,535
営業利益(損失)	3,838	2,975
その他の事業：		
外部顧客売上高	99,104	25,293
セグメント間売上高・振替高	77,117	19,347
	176,221	44,640
営業費用	176,439	41,503
営業利益(損失)	(218)	3,137
連結合計：		
営業利益(損失)	32,638	(4,934)
セグメント間消去(営業損益)	(1,079)	(227)
営業利益(損失)連結合計	¥ 31,559	¥ (5,161)

航空運送事業

主力である航空運送事業の営業収入は、前期比1.5%増の9,805億円となり、営業費用は逆に前期比2.3%減の9,548億円となりました。これにより、航空運送事業の営業利益は256億円となり、前期の108億円の営業損失から営業利益へと転換しました。

国際線では観光需要に支えられ海外渡航者数が前期を上回りました。国内線では、各種営業割引運賃の浸透により旅客需要の喚起が図られ、期後半には国内旅客単価の下落傾向にも歯止めがかかるなど、競争激化が進む一方、先行きにある程度の明るさを感じられる状況で推移しました。

旅行事業

当期の旅行事業の営業収入は、新たに全日空スカイホリデー(株)等と連結した結果、前期比89.6%増の1,358億円となりました。営業費用は84.4%増の1,325億円となったため、前期の営業損失から一転33億円の営業利益となりました。

パッケージ商品の低価格化や顧客ニーズの多様化、市場に密着した製販一貫体制をさらに強固なものにするとともに、商品競争力、品質管理、代理店販促の強化を推進しました。国内旅行については、全日空商事(株)から全日空スカイホリデー(株)を分離独立させ、企画販売力の強化を図りました。その結果「全日空スカイホリデー」については、沖縄キャンペーン等の効果もあり総取扱人数が約1,200千人に達し、初の100万人突破となるなど好調に推移しました。一方、海外旅行商品につきましては、スターアライアンス加盟航空会社を利用した旅行商品の販売を開始するとともに、主力商品である「全日空ハローツアー」の拡販に努めました。

ホテル事業

当期のホテル事業の営業収入は、前期比12.9%増の773億円となりました。営業費用は12.2%増の735億円にとどまったため、営

業利益は29.0%増の38億円となりました。

1999年8月に富山全日空ホテルが新規開業した一方、海外では5月にANA Hotels Singapore Ltd.の株式売却等を実施しました。国内ホテルについては、(株)エーエヌエー・プロパティ・マネジメントへのホテル資産の集約による経営の効率化(成田、沖縄ハーバービュー、沖縄ロイヤルビュー、広島)費用削減努力を中心としたコスト構造の改革等により、前期比較において増益を達成しました。また、海外ホテル事業については、堅調な需要やマーケットニーズに応じた営業努力、適正な費用管理の継続的实施により、ウィーン及びシドニーのホテルはともに過去最高益を更新しました。

その他の事業

当期のその他の事業の営業収入は、前期比294.8%増の1,762億円となりました。しかしながら、営業費用は1,764億円と営業収入を上回ってしまったため、2億円の営業損失となりました。

全日空商事(株)及び国内空港売店を経営する同社各子会社が新規連結対象となったこと等により、営業収入は大幅に増加しました。新規連結子会社以外の主な会社の状況としては、航空関連情報端末展開を主に行っている(株)インフィニトラベルインフォメーションは積極的な販売活動により取扱高を大幅に増加させました。システムの開発・保守運用等を行っている全日空システム企画(株)は、グループ内におけるデータウェアハウスの構築はもとより、グループ外への販売活動に努め、売上高を大きく伸ばしました。不動産販売・賃貸及びビル管理等を行っている全日空ビルディング(株)は、オフィス賃貸水準が低下傾向にあるものの高い稼働率を維持し、また、不動産販売につきましても販売予定物件を完売しました。

4. 路線別旅客輸送実績(国際線)

	旅客収入 単位：百万円		旅客キロ 単位：百万キロ		座席キロ 単位：百万キロ		利用率 単位：%	
	2000年	1999年	2000年	1999年	2000年	1999年	2000年	1999年
3月31日に終了した1年間								
アジア・オセアニア路線	63,910	62,154	7,230	6,756	10,096	10,578	71.6	63.9
太平洋路線	60,895	50,191	8,608	6,846	14,194	10,547	60.6	64.9
ヨーロッパ路線	54,043	60,991	6,560	6,830	9,302	9,801	70.5	69.7
合計	178,849	173,337	22,398	20,433	33,593	30,928	66.7	66.1

注記： 旅客収入はANA、ANKならびにADKの旅客収入を合算した数値であり、内部取引を消去していません。

アジア・オセアニア路線

中国路線の一部やシドニー線等はビジネス旅客のダウングレード化、観光需要の低迷が続いているものの、シンガポール線、香港線、ソウル線等は消費者の「安・近・短」指向に合致し、観光需要を中心に回復基調となりました。また、1999年10月より福岡 - バンコック線を運休した一方、1999年3月に成田 - 上海線を復活するなど全体としては概ね好調に推移しました。アジア路線全体では、座席キロが4.6%減少したものの、旅客キロは7.0%増加し、利用率は7.7ポイント向上しました。旅客収入は2.8%増加しましたが、旅客キロ当たり収入は約4%低下しました。

太平洋路線

一般的にはビジネス、観光需要とも低迷した一年でしたが、第4四半期以降ロサンゼルス線を中心にビジネス旅客に回復の兆しが見られました。一方、ホノルル線(1998年10月開設)、サンフ

ンシスコ線(1998年12月開設)ならびにシカゴ線(1999年4月開設)が通年でフル稼働し、大きく寄与しました。太平洋路線全体の座席キロは34.6%、旅客キロは25.7%それぞれ増加し、旅客収入は21.3%の増加となりました。しかしながら、利用率は4.3ポイント低下し、他社との競争激化、為替の影響等により旅客キロ当たり収入も約4%減となりました。

ヨーロッパ路線

太平洋路線同様、ビジネス、観光とも需要が低迷を続けていましたが、なかでも関西発の欧州線が低調だったのが大きく響きました。しかしながら2000年2月からパリ線、ロンドン線等で回復傾向となりました。ヨーロッパ路線全体の旅客キロは4.0%減少したものの、関西 - ローマ線の休止等により座席キロが5.1%減少したため、利用率は0.8ポイント回復しました。旅客収入は11.4%減少し、旅客キロ当たりの収入は約8%低下しました。

5. 従業員

3月31日に終了した1年間	2000年	1999年
航空運送部門(全日空+エアーニッポン+エアー北海道).....	15,931	16,590
その他(連結子会社).....	12,133	8,830
合計	28,064	25,420

注記: 上期数値は期中平均人数です。

3月31日	2000年	1999年
航空運送事業.....	21,165	18,894
旅行事業.....	1,567	803
ホテル事業.....	4,082	4,081
その他の事業.....	3,489	2,046
合計	30,303	25,824

注記: 上期数値は期末人員です。

平均従業員数は、新規連結子会社数が増加したことにより、前期比10.4%増の28,064人となりました。主に、全日空商事および旅客ハンドリング会社が新たに連結子会社加わったことにより人員増となりました。当期における全従業員の航空運送部門対

その他の比率は57対43となっています。(前期は65対35)。また、航空運送部門の期中平均従業員数は前期比4.0%減の15,931人となり、1従業員当り生産量(座席キロ)は7.5%向上しました。

6. 設備の状況

当グループでは、「選択と集中」の考え方にに基づき、安全性の強化に加え、競争力と収益性の向上を目的とした設備投資を行っています。当期は航空運送事業における航空機を中心に総額1,108

億円の設備投資を行っており、事業セグメント別の内訳は以下のとおりです。

3月31日に終了した1年間	単位：百万円	
	2000年	1999年
航空運送事業	¥ 96,413	¥57,197
旅行事業	423	87
ホテル事業	18,186	6,604
その他の事業	5,295	14,127
小計	120,317	78,015
消去または全社	(9,501)	(5,087)
合計	¥110,816	¥72,928

注記： 1.有形固定資産及び無形固定資産の帳簿への受け入れベースの金額です。
2.金額に消費税等は含まれません。

航空運送事業

当社及びエア・ニッポン(株)の航空機及び航空機予備部品等の購入、ならびに航空機に対する前払いで695億円の投資を行いました。なお、当期に引き渡しを受けた航空機は6機です。この他に当社において航空運送関連のコンピュータ端末・周辺機器及び航空機整備用機具類の購入代金として91億円を、教育訓練施設建設のための前払い金として、59億円をそれぞれ投資しました。また、当社及びセグメント内各連結子会社は、業務省力化等のためのソフトウェア開発及び購入に85億円の設備投資を行いました。

旅行事業

旅行商品の販売に関するソフトウェアの開発及び購入のため、2億円の設備投資を行いました。

ホテル事業

富山全日空ホテルの開業及び国内ホテル事業再編に伴う沖縄地区でのホテル資産の購入により、ホテル施設及び土地に対して148億円の設備投資を行いました。この他に既存ホテル施設のリニューアルや改装に伴う設備投資を行いました。

その他の事業

各連結子会社において業務省力化のためのソフトウェア開発及び購入に25億円を、コンピュータ端末等の各種業務用機材の購入に13億円をそれぞれ投資しました。

7. 機材調達計画

当期に引き渡しを受けた航空機は、全日空ではボーイング777-300型機1機、ボーイング777-200型機1機、エアバスA321-100型機2機の合計4機でした。この他にエアーニッポン(株)がボーイング737-500型機2機の引き渡しを受けました。今後の航空関連設備投資については、中期経営計画に基づき見直しを行い、2001年3月

期～2003年3月期の確定発注機材の内9機について導入を2004年3月期以降に延期しました。同期間終了時での保有機数は、全日空においては127機、エアーニッポンでは22機となる計画です。中期経営計画期間内における今後の主要な機種別導入計画と保有機数の推移は次のとおりです。

新機種導入計画

3月31日に終了する1年間	2001	2002	2003	Total
B747-400	1	0	0	1
B777-200	3	0	0	3
A321-100	2	0	0	2
合計	6	0	0	6

保有機数計画

3月31日に終了する1年間	2000		2001		2002		2003	
	実績		計画	前期比	計画	前期比	計画	前期比
B747-400	22	(8)	23	+ 1	23	0	23	0
B747-200LR	4	(2)	3	1	3	0	3	0
B747-100SR	11	(3)	11	0	9	2	8	1
B777-300	5	(4)	5	0	5	0	5	0
B777-200	13	(10)	16	+ 3	16	0	16	0
B767-300	42	(15)	42	0	42	0	42	0
B767-200	13	(11)	10	3	6	4	2	4
B737-500	16	(7)	16	0	16	0	16	0
B737-200	3	(0)	0	3	0	0	0	0
A321-100	5	(1)	7	+ 2	7	0	7	0
A320-200	25	(16)	25	0	25	0	25	0
YS-11	7	(0)	6	1	4	2	2	2
合計	166	(77)	164	2	156	8	149	7

注記： 1.リース機含む。ただし、ANKのオペレーティングリースは除きます。
2.()内の数字は、内包するリース機数を示しています。

8. 財務状態及びキャッシュ・フロー

3月31日に終了した1年間	単位：百万円	
	2000年	1999年
営業活動によるキャッシュ・フロー	¥ 77,249	¥ 61,285
投資活動によるキャッシュ・フロー	(85,207)	(19,626)
財務活動によるキャッシュ・フロー	45,640	17,227
現金及び現金同等物の換算差額・連結範囲変更に伴う影響額	15,146	(13,675)
差引現金及び現金同等物の増減額	52,828	45,211
現金及び現金同等物の期末残高	¥237,440	¥184,612

当期においては、未受領分を含む航空機及びIT関連の設備投資を進める一方、次年度上期における資金需要に備えるため、有価証券の売却や貸付金回収、社債の発行等を行った結果、当期末連結ベースの現金及び現金同等物は2,374億円となりました。

営業キャッシュ・フローは、航空運送事業を中心に営業損益は大幅に改善したものの、早期退職制度実施に伴う特別退職金やグループ全体で資産圧縮・整理等を行ったことから226億円の税金及び少数株主損益等調整前当期損失の計上となりましたが、減価償却費及びその他の非資金性費用との相殺により、772億円の営業キャッシュ・インフローとなりました。

投資キャッシュ・フローは、未受領分を含む航空機及びソフトウェア開発を中心としたIT関連へ1,112億円の投資を行うとともに、投資有価証券の売却及び貸付金の回収など投資回収に努めた結果、852億円の投資キャッシュ・アウトフローとなりました。

財務キャッシュ・フローは、長期・短期借入金を383億円減少させる一方、次年度上期における航空機受領ならびに社債償還等の資金需要に備えるため、社債発行を中心とする資金調達を行った結果、456億円の財務キャッシュ・インフローとなりました。

この2年間の短期・長期資金調達残高は次のとおりです。

3月31日現在	単位：百万円	
	2000年	1999年
短期借入金		
銀行等からの借入金	¥ 102,586	¥ 107,762
長期借入債務（1年以内に返済期限の到来する長期借入債務を含む）		
銀行等からの借入金	575,051	546,661
社債	434,703	349,703
合計	¥1,112,340	¥1,004,126

なお、当社の発行する長期債に対しては、日本格付研究所(JCR)に格付けを依頼しており、2000年8月現在Aの格付けとなっています。また日本格付投資情報センター(R&I)での2000年8月現在

の格付けはBBBとなっています。現格付けにおいて、当社の資金調達上与える影響は問題がないと考えています。

9. マーケットリスク

通貨、燃料、金利関連

主として当社は、為替相場変動によるリスクを回避する目的で、航空機購入代金を中心に外貨建債権・債務を対象とした先物為替予約及び通貨オプションを利用しています。また航空燃料の価格変動リスクを抑制しコストを安定させることを目的にコモディティデリバティブを利用しています。なお当グループが利用しているデリバティブには、差益獲得を目的とする投機的観点からの取引はありません。ヘッジの取引数量は、燃料では国内外全体の調達数量に対し一定水準のヘッジ枠を設定し、1回当たりの取引数量を現物市況に影響を及ぼさない範囲で毎月または四半期ごとに設定しそれぞれ清算しています。また通貨においても、航空機購入価格の一定割合のドル買い先物予約を行っています。

金利対策としては、当社は固定金利による資金調達を中心にしておりますが、金利動向を鑑みて柔軟な資金計画を行う予定です。

退職給付債務

当社ならびに一部の子会社の退職給付制度は、役員を除くほぼ全従業員を対象としています。当制度では、受給資格を有する従業員は、定年あるいは自己都合による早期退職の際、退職時における基本給与及び当社ならびに一部の子会社での勤続年数に基づき、退職一時金を支給されます。当社ならびに主要国内子会社は、現行の退職金規定により退職一時金の一部を支給するために企業年金制度を採用しています。2000年4月以降に開始する事業年度から適用される新退職給付会計基準により、当社は15年以内の一定の年数で積立不足の現在価値を償却する必要があります。

2000年3月期現在、割引率3.5%として当グループの退職給付債務はおおよそ3,200億円と試算されますが、当グループでは年金資産約1,300億円に加え約700億円の退職給与引当金を準備しています。よって、当グループの退職給付積立不足額はおよそ1,200億円となり、この金額を2000年4月以降に開始する事業年度より15年間にわたり償却する予定で、年間約80億円を連結損益計算書に費用計上することになります。また、当社では、従業員への退職給付債務を削減するため、現行の退職給付制度の変更を進めています。その場合、当社の積立不足は300億円程度減少する見込みです。かかる積立不足の圧縮額は退職給付制度変更年度以降、一定の

年数で按分して計上されるため、前述の年間約80億円の償却費用のうち相当額が連結損益計算書上、減額されることとなります。

一方、中期経営計画では、人件費の抑制を図るため、採用の凍結・圧縮を図るとともに、自然減ならびに早期の特別退職の拡充により当グループの従業員数を2003年3月期までの4年間で2600人、約9%削減する計画となっています。このうち特別退職について計画最終年度までの費用総額を現時点で具体的に測定することはできませんが、2000年3月期では当グループで57億円の費用を計上しています。

公租公課

公的負担には空港使用料、燃料税、航空機の固定資産税等が入ります。このうち空港使用料、燃料税等については自らの経営努力により削減が不可能なものであり、2000年3月期では航空運送セグメントにおける営業費用の約16%を占めています。1999年4月より東京・大阪を除く空港の着陸料が順次引き下げられた結果、当期における公租公課は約1,500億円強で前期に比べ約1割減少しました。

旅客キロ当り収入は、この5年間に国際線で約23%、国内線で約15%下落しており、今後も激しい競争が予想される中、国内線において平均的な航空運賃に対する公租公課の比率が約20%というレベルは、世界的に突出しているばかりでなく、わが国航空会社経営の重い負担となっていることは否めません。公租公課の大幅引き下げの早期実現は、当社ばかりでなく、顧客にとってもメリットのあるものであり、航空需要そのものが大きく喚起されるきっかけになるものと考えます。

コンピュータ西暦2000年問題

コンピュータ西暦2000年問題につきましては、経営上の重要課題として当グループをあげて対応を図りましたが、航空機をはじめ、予約・発券・運航に関連するシステムやその他一般業務システムにおいても異常事態は発生せず、当グループ各事業は問題なく行われました。