

ANAグループでは、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して、以下のものを考えています。なお、文中の将来に関する事項は、2007年3月期末時点でANAグループが判断したものです。

原油価格変動によるリスク

航空機燃料の価格は、原油輸入代金、精製費、輸送経費、関税などの税金で構成されており、この中でも原油輸入代金が燃料原価のおよそ4分の3を占めていることから、原油価格が高騰すれば航空機燃料の価格も上昇し、ANA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、燃油費の平準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。

ヘッジ取引量は、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、四半期ごとに計画数量を設定しています。実際の取引は、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行い、現物の引き渡しを伴わない差金精算を毎月実施しています。原油価格は一時、下落基調が見られたものの再び上昇に転じており、依然として高水準で推移しています。

ANAグループの当期における燃油費および燃料税の金額は前期より563億円増加して2,361億円となり、営業費用に占める割合も16.9%に達しました。引き続き原油価格の高騰が長期化した場合、ANAグループが現在実施しているコスト削減や運賃および料金等への転嫁には限界があるため、ANA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。

為替変動によるリスク

費用項目で大きなウェイトを占める航空機燃料の購入を外貨建てで行っていることなどから、円安になった場合に収支に与える影響は少なくありません。そのため、同種通貨間においては収入で得た外貨を可能な限り外貨建て支出に充当して為替相場の変動によるリスクの抑制に努めているほか、航空機燃料調達にかかわる債務については、為替相場変動による影響を緩和して支払額の平準化と抑制を図るために、先物為替予約および通貨オプション取引を活用して為替変動リスクの軽減を図っています。

国際情勢等の影響によるリスク

2003年に発生したイラク戦争やSARS(重症急性呼吸器症候群)により、国際線を中心とした航空運送事業や旅行事業は深刻な影響を受け、2004年3月期の減収額はグループ全体で300億円を超えました。今後、国際紛争、大規模なテロ事件、伝染病の流行などが発生した場合、経営に大きな影響を及ぼす可能性があります。

現在、ANAグループは国際線事業で中国を中心とした路線展開を行っており、国際線収入全体に占める割合も2割程度を占めるに至っています。2006年3月期に発生した中国における歴史教科書や領土問題、日本の常任理事国入りの動きなどに起因する反日運動はその後沈静化し、観光需要も回復していますが、今後の日中関係の推移や、発生が危惧されている新型インフルエンザなどの伝染病の動向は、ANAグループの経営に影響を及ぼす可能性があります。

法的規制にかかるリスク

ANA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、国際線事業では、条約、二国間協定、IATA(国際航空運送協会)の決定事項その他の国際的取り決めに従った事業運営が求められます。さらに、ANAグループの事業は、運賃および料金の設定につき独占禁止法や、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。

フリート戦略にかかるリスク

ANAグループは、航空運送事業で中・小型機の活用、機種の統合、経済性の高い機材の導入を軸としたフリート戦略を進めています。以下の要因により奏功せず、また期待する効果が大きく減殺される可能性があります。

ボーイング社への依存

ANAは、フリート戦略に従って99機の航空機を発注していますが、そのほとんどの96機をボーイング社に発注しています。同社が財政上その他の理由により当社との間の契約を履行できない場合には、ANAグループのフリート戦略に沿った機材の調達ができず、ANA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。

資金調達コストの増加

ANAは、機材を銀行借入、社債発行またはリースを通じて調達しています。しかし、税制変更や政府系金融機関の再編などがなされた場合、ANA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、ANAグループの経営に影響を及ぼす可能性があります。

公租公課にかかわるリスク

航空事業に関する公租公課には着陸料や航行援助施設利用料をはじめとする空港使用料などが挙げられますが、2007年3月期の空港使用料は1,042億円に上り、営業費用全体に占める割合も7.5%に達しています。空港使用料の内、着陸料については現在、国の軽減措置を受けており、2007年3月期は約120億円の軽減

が認められました。しかし、2004年3月期より伊丹空港の着陸料の引き上げや、羽田空港に関する軽減措置の一部縮小が行われており、今後も同様の措置が行われる可能性があります。

環境規制にかかるリスク

日本国および外国政府は、航空機の騒音および排気、有害物質の使用ならびに環境汚染などに対応するための数多くの法規制を導入しています。ANAグループは、これらの法規制を遵守するために多額のコストを負担していますが、規制の強化または環境税などの新たな規制の導入により、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。

競争リスク

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、航空運送事業にかかるコストが上昇する可能性は否定できません。そのような場合、ANAグループが利益を確保するためには、間接固定費の削減、機種統合による効率化の推進などのコスト削減を実施するとともに、運賃や料金などにかかるコストを転嫁する必要があります。しかしながらANAは、国内外の同業他社のほかに、一部の路線については新幹線などの代替交通機関と競合関係にあるため、コストの転嫁による価格競争力の低下により競合相手に顧客を奪われたり、競合相手との価格競争上、コスト転嫁が大きく制約を受けるなど、ANAグループの経営に影響を及ぼす可能性があります。

合併事業および提携戦略が奏功しないリスク

ANAは、スター アライアンスへの加盟を通じて、アライアンスパートナーの顧客へのチケット販売、日本国外での知名度の向上など、さまざまな利益を得ています。しかしながら、重要なアライアンスパートナーの脱退や各国の独占禁止法に基づくスターアライアンスの解散もしくは活動範囲の縮小の命令があった場合には、スター アライアンスへの加盟効果が低下し、ANA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。

運航リスク

航空機事故など

航空機事故が発生した場合、運航機材の修復あるいは買い換え、損害賠償など多額の費用が発生します。これらの直接的費用の多くは航空保険で填補されますが、事故直後から中長期的に発生する航空需要の低下は、ANA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、コードシェア便や競合他社で大規模な航空機事故が発生した場合も、航空需要の低下によりANAグループの経営に影響を及ぼす可能性があります。

耐空性改善通報など

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が発出され、安全が確認される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、耐空性改善通報が発出されない場合であっても、社内規程などにより安全性が確認できない場合、自主的に同型式の機材の運航を見合わせる場合があります。このような場合、ANAグループの経営に影響を及ぼす可能性があります。

顧客情報漏洩リスク

ANAグループは、ANAマイレージクラブの会員数約1,575万人（2007年3月31日現在）の会員情報をはじめ、膨大な顧客に関する情報を保持しています。2005年4月1日に全面施行された個人情報保護法により、個人情報を従前以上に適切に管理することが求められています。ANAグループは、情報セキュリティについて十分な対策を講じていますが、不正アクセスなど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、ANAグループの経営に影響を及ぼす可能性があります。

災害リスク

データセンターを東京地区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で実施していること、ANAグループの国内線旅客の60%以上が羽田空港を利用していることなどにより、東京地区で地震などの大規模災害が発生した場合や当該施設で火災などの災害が発生した場合、ANAグループのシステムもしくは運航管理機能が長期間停止し、経営に大きな影響を及ぼす可能性があります。また、地震、台風、積雪などにより空港が長期間閉鎖される場合には、当該空港発着便の運航が停止することにより、ANAグループの経営に影響を及ぼす可能性があります。

IT(システム) リスク

航空運送事業は、予約販売、搭乗手続、運航管理、業務管理などの運航に必要な業務をシステムを通じて実施しており、システム依存度が高い業種といえます。システムに障害が発生した場合または通信ネットワークに障害が発生した場合、運航の維持が困難になるとともに、信用失墜によりANAグループの経営に影響を及ぼす可能性があります。

資産減損リスク

ANAグループは、2005年4月より減損会計を導入しています。2007年3月期は108億円を特別損失に計上しましたが、各種事業収支が悪化した場合、さらに減損処理が必要となる可能性があります。