

事業等のリスク

2008年6月8日現在

ANAグループでは、投資家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、2008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5分の4程度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、国内外全体の調達予定量に対し一定水準のヘッジ枠を設定し、四半期ごとに計画量を設定しています。実際の取引は、1回当たりの取引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。なお、現在、原油価格は歴史的な高水準で推移しており、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2,661億円(前期比299億円の増加)となり、営業費用に占める割合も19.0%に達しました。今後、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グループの経営に影響を及ぼす可能性があります。

為替変動によるリスク

ANAグループの費用項目で大きなウエ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は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支払額の平準化ならびに抑制を図るべく、先物為替予約および通貨オプション取引を活用し、為替変動リスクの軽減を図っています。

国際情勢などの影響によるリスク

現在、ANA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おりますが、航空運送事業収入全体に占める国際線旅客事業収入の割合は24%弱となっています。今後、当社就航地域で国際紛争、大規模なテロ事件、伝染病の流行などが発生した場合、当該地域路線の需要の減少などによりANAグループの経営に影響を及ぼす可能性があります。

法的規制にかかわるリスク

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、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)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。

訴訟にかかわるリスク

ANA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ANAグループの経営に影響を及ぼす可能性があります。また、ANAは以下2件の事象について、今後訴訟の提起などを受ける可能性があります。

米国におけるカルテル疑惑について

ANAは、世界の主要航空会社による運賃料金にかかわるカルテル疑惑に関連して、2006年2月に在ニューヨークの事務所が米国司法当局の事情聴取を受け、同時に、当局の調査において、各種資料の提出を求める趣旨の召喚状が出されました。また、2007年3月にロサンゼルスにある当社米州室に、反トラスト法に関連すると思われる米国連邦捜査局の捜索が入りました。現在、ANAとしては、かかる捜査に協力しています。これらに関連して、米国においてクラスアクションが提起されていますが、具体的な請求額の明示はなく、詳細の把握および分析は困難です。

欧州委員会からの通知について

ANAは、2007年12月に欧州委員会独禁当局より当局が持つ証拠および他社から提供された証拠などを基に、貨物に関して当社にEU競争法違反の疑いがあるとの指摘を受けました。ANAとしては、当社代理人弁護士を通じて指摘内容を精査し、適切に対応していますが、当局により違反認定がされた場合は、多額の課徴金の支払いなどが必要となる場合があります。なお、本件について、将来発生する損失の最善の見積額として161億円を「独禁法関連引当金」として計上しています。

フリート戦略にかかわるリスク

ANAグループは、航空運送事業において、中・小型機の活用、機種統合、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。かかる施策は以下の要因により奏功せず、また、その期待する効果が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、2008年3月末現在、フリート戦略に従って85機の航空機を発注していますが、その大部分をボーイング社に対して発注しています。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グループの経営に影響を及ぼす可能性があります。ANAは現在、ボーイング社からボーイング787型機の納期遅延の通知を受けており、ANAグループの中長期的な事業に支障を来す可能性があります。

機材開発計画の進行遅延など

ANAは2008年3月末に、フリート戦略に従って三菱重工業(株)が開発を決定した「MRJ(三菱リージョナルジェット)」の導入を決定しましたが、今後、同機材の開発計画が予定通り進行せず、2013年以降に予定している同機材の納期に遅延などが発生した場合は、ANAグループの中長期的な事業に支障を来す可能性があります。

資金調達コストの増加

ANAは、機材調達のため銀行借入・増資・社債発行などにより資金

調達を行っています。しかしながら、今後、税制変更や政府系金融機関の制度変更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、2008年3月期における空港使用料の総額はグループ全体で1,060億円に上り、営業費用全体に占める割合も約8%に達しています。この空港使用料のうち、着陸料については現在、国の軽減措置を受けていますが、過去軽減措置の一部縮小が行われており、今後について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、航空機による温暖化ガスの排出量、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などにかかわる数多くの法規制が導入、または強化されつつあります。ANAグループは、これらの法規制を遵守するための多額のコストを負担していますが、現状の規制のさらなる強化、環境税などの新たな規制が導入された際には、さらに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

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、ANAグループの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。かかる場合、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・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グループは国内外の同業他社のほか、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、かかる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乗客を奪われ、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、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お客様への航空券の販売、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、または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

ANAグループ運航便およびコードシェア便で航空機事故が発生した場合、ANA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、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

ANA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・買換えなどに多額の費用が発生しますが、これらの直接的費用の多くは航空保険にて填補されます。

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、法令に基づく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。このような事態が発生した場合、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1,716万人（2008年3月末日現在）にかかわる会員情報をはじめ、膨大なお客様に関する情報を保持しています。個人情報保護法により、これらの個人情報に従前以上に適切に管理することが求められています。ANAグループにおいては、プライバシーポリシーを定め、個人情報の取り扱いに関する当社の姿勢・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十分な対策を講じています。また、セキュリティー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

ANAグループが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にて実施していること、および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、東京地区において地震などの大規模災害が発生した場合または当該施設において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、当社の経営に影響を及ぼす可能性があります。また、地震、台風、積雪により空港が長期間閉鎖される場合には、その間、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、システムを通じて予約販売、搭乗手続、運航管理、業務管理など運航に必要な業務を実施しており、システム依存度が高い業種といえます。かかる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

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などには、減損処理が必要となる可能性があります。