

事業等のリスク

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、以下のようなものを考えています。なお、文中の将来に関する事項は、2010年3月期末現在においてANAグループが判断したものです。

(1) 景気回復の遅れに伴うリスク

日本経済は、景気が着実に持ち直してきているものの、なお自立性は弱く、海外景気の下振れ懸念やデフレの影響など、景気を下押しするリスクが存在しています。また、昨今のデフレ傾向が長期化する可能性があり、個人消費の低迷や消費者・企業の低価格志向が継続すると、ANAグループの収入の大半を占める航空運賃単価の下落につながり、ANAグループの経営に影響を及ぼす可能性があります。

(2) 経営戦略にかかわるリスク

① 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おり、かかる施策に則ってボーイング社、ボンバルディア社、ならびに三菱航空機(株)に対して発注していますが、3社のいずれかが財務上その他の理由により納期が遅延した場合、ANAグループの中長期的な事業に支障を及ぼす可能性があります。

さらに、かかる施策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。

1) ボーイング社への依存

ANAは、2010年3月末日現在、フリート戦略に従って導入を計画している航空機112機中、90機をボーイング社に対して発注しています。従って、ボーイング社が財政上その他の理由によりANA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。

なお、2009年8月にボーイング社から発表されたボーイング787型機の製造にかかるスケジュールについては、1回目のフライトテストが2009年12月15日に実施されており、ANAへの予定納期である2010年10月～12月に変更はありません。しかしながら、今後、スケジュール通りに計画が進まず、納期が著しく遅延する場合には、ANAグループの中長期的な事業に支障をきたす可能性があります。

2) 機材開発計画の進行遅延など

ANAは、フリート戦略に従って三菱航空機(株)が開発中の「MRJ(三菱リージョナルジェット)」の導入を決定しています

が、今後、同機の開発計画が予定通り進行せず、2014年3月期以降に予定している同機材の中長期的な事業に支障をきたす可能性があります。

3) 小糸工業(株)の問題

新造機用のシートについては、2009年に発覚した検査データ偽装問題の影響を受け、その受領が遅延しています。今後、さらなる納期遅延が発生した場合、ANA事業に支障をきたす可能性があります。

また、すでに納入済みのシートに対しても、技術基準の適合性確認作業が改めて国土交通省より同社あてに指示されており、その結果として大規模なシートの改修作業などが必要となった場合には、ANAグループの中長期的な事業に支障をきたす可能性があります。

② 発着枠にかかわるリスク

2010年の首都圏空港容量拡大は、ANAグループにおける最大のビジネスチャンスと位置づけ、これに向け各種投資を行い、体制の整備を行っているところです。

現時点では、国土交通省は発着枠の2010年での増加分についてはすでにその配分を公表済みですが、第二段階の増枠分の具体的な割当てなどについて、詳細な内容を公表していません。

従って、両空港における容量拡大の規模、あるいは時期が、ANAグループの想定と異なった場合においては、首都圏空港容量の拡大を機に飛躍し、「成長し続ける航空事業グループ」を目指すというANAグループの成長戦略に影響を与え、ANA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 貨物事業戦略にかかわるリスク

貨物事業については、エクスプレス事業を含めて中国をはじめとするアジア地域発着貨物への依存度が高いため、アジア地域の経済状況により、輸送重量の減少および輸送単価の低下の影響を受ける可能性があります。

(3) 原油価格変動によるリスク

航空機燃料の価格は、原油精製による製品のため、その価格は原油価格が変動すると連動して変動する傾向があり、ANA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、基本的に航空機燃料の価格も上昇するため、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。

なお、2011年3月期は対象数量の約8割のヘッジを行っているため、原油価格上昇による影響は限定されています。今後、さらに再び原油価格が上昇した場合、一般にヘッジ取引価格も市況と同じ傾向で上昇していくため、ANAグループが実施しているコスト削減や運賃および料金などへの転嫁には限界があるため中長期的にはANAグループの経営に影響を及ぼす可能性があります。

② 原油価格が急落した場合のリスク

ANA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、原油価格が期中で急落した場合、ヘッジポジションの状況などによっては市況下落の効果を即座に業績に反映することができず、直ちに利益に寄与しない可能性があります。

(4) 新型インフルエンザなどの感染症にかかわるリスク

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、国内線および国際線の利用客数が激減し、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、感染力が強い新型インフルエンザなどが流行し、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て強毒化した場合などは、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

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。また、国際線収入増加に伴い、円高になった場合の収入への影響も拡大しています。これらのことから、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、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。

(6) 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います。今後、ANA就航地域で政情不安、国際紛争、大規模なテロ事件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。

(7) 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、国際航空運送協会 (IATA) 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。

(8) 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、合せて他の国およ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。

① 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ANA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な状況となっています。

② 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ANA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、ANA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、将来発生しうる損失の見積額として161億円を引き当て済みです。

③ 韓国公正取引委員会からの通知について

韓国公正取引委員会はANAに対し、貨物に関して韓国公正取引法違反の容疑で2009年10月29日に「審査報告書(Examiner's Report)」を発出し、その後、公聴会を経て2010年5月27日に措置決定に関する公表を実施しました。

この措置決定として、ANAに対し13億2百万ウォン(2010年5月27日のレート換算で約91百万円)の課徴金の支払いを命じました。なお、本事件については、6億円を引当金として2010年3月期に計上しています。ANAとしては、今後、当該措置決定通知書を受領後、内容を精査の上、適時適切に対応を検討する予定です。

(9) 公租公課などにかかわるリスク

航空事業に関する公租公課など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、2010年3月期における空港使用料の総額はグループ全体で924億円に達しています。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、今後、軽減措置の縮小・廃止が行われる可能性があります。

(10) 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、EU域内排出量取引制度、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。

(11) 航空業界を取り巻く環境のリスク

現在、航空業界を取り巻く環境は大きく変化しており、世界の航空業界においても合従連衡が進み、大きな競争環境の変化が生じています。日本国内においては、政権交代による政策方針の転換や競合他社の経営動向、とりわけ、会社更生法申請

を行った(株)日本航空への公的支援などにより、健全な競争環境が歪められる状況に陥るなど、今後、現在の競争環境や事業環境が大幅に変化した場合、ANAグループの経営に影響を及ぼす可能性があります。

(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、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。

(13) 提携戦略が奏功しないリスク

ANAは、主にスターアライアンス加盟を通じて、日本国外における知名度の向上、それに伴う旅客ミックス、市場の多様化だけではなく、アライアンスパートナーによる航空券の販売(コードシェア)や他社マイレージ会員によるANA便利用など、さまざまな利益を得ています。しかしながら、戦略的パートナーによるスターアライアンス脱退、二社間提携の解消や経営悪化・再編、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には、アライアンス効果が低下し、ANAグループの経営に影響を及ぼす可能性があります。

なお、ANAはスターアライアンスパートナーであるユナイテッド航空およびコンチネンタル航空と合同でATI(独占禁止法適用除外)の申請を2009年12月に米国運輸省(Department Of Transportation)に対して行っていますが、仮に当ATI申請が認められない場合、または認められた場合においても提携戦略が奏功しない場合には、ANA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。

② 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などが発出され、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など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。

(15) 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2,000万人（2010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ANA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。

(16) 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、ANAの経営に重大な影響を及ぼす可能性があります。

また、東京地区以外の国内外においても、地震、台風、積雪、

火山噴火など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。

(17) コスト構造にかかわるリスク

ANAグループは、航空機材費および人件費などの固定費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、乗客数あるいは貨物輸送量が減少した場合、利益に与える影響が大きくなる可能性があります。

(18) 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、搭乗手続き、運航管理、業務管理など、お客様へのサービスおよび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および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。また、ANA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ANAグループ内にとどまりません。

(19) 資金調達コストの増加

ANAグループは、機材調達などのため銀行借入・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、金融市場が混乱した場合、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、もしくはANAの信用格付けが格下げされた場合などにおいては、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った結果、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。

(20) 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。