

財務分析

概況

経済環境

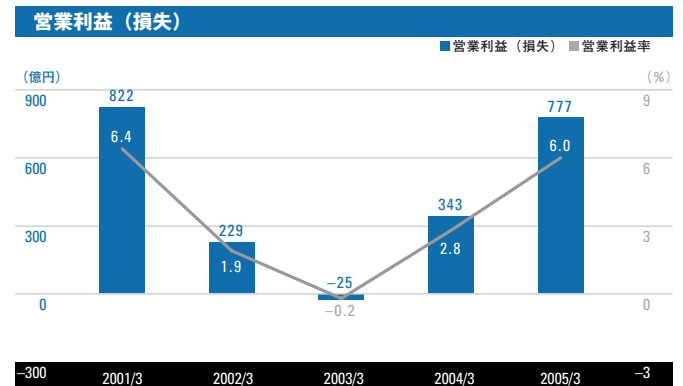
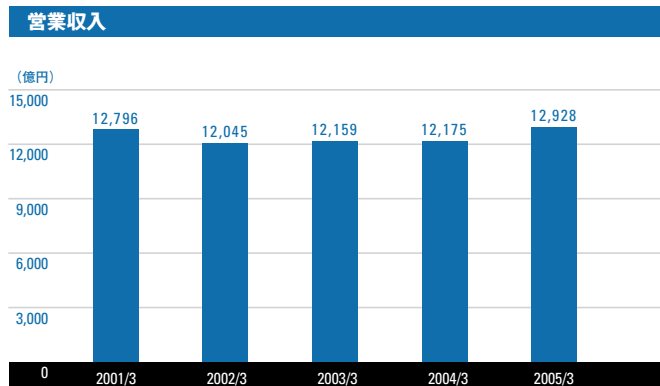
2005年3月期のわが国経済は、期前半は好調な米国経済や中国経済を背景とした輸出の伸びと企業収益の改善に伴う設備投資の増加などに支えられ、景気も順調に回復に向かいました。しかし、期後半にかけては原油価格の高止まりや、それに起因する素材価格の高騰、さらに円高による輸出産業への影響などの懸念が高まりました。その結果、企業の設備投資についても伸び率が縮小するなど、景気回復の足取りも鈍り、依然として先行き不透明感を払拭できない状況のまま推移しました。

航空業界の状況

国内線は需要が伸び悩む一方で、国際線は前期のSARS（重症急性呼吸器症候群）などの影響の反動もあり、観光需要、ビジネス需要ともに好調に推移しました。

2004年12月に羽田空港第2旅客ターミナルビルがオープンしたのに続き、2005年2月には中部国際空港（セントレア）が開港し、相次ぐ大規模施設の開業に沸きました。これらの空港は、安全性に加え、利便性や快適性の面でも大幅な改善が図られ、バリアフリーの徹底や乗り継ぎ時間の短縮など施設面でさまざまな工夫が凝らされています。さらに、従来のように空港を単なる通過点としてではなく、複合商業施設として航空機に搭乗するお客様以外の皆様にも楽しめるように工夫されており、新規需要の創出も含めた航空需要全体の底上げに寄与することが期待されています。

イラクなどの不安定な国際情勢などを背景とした原油価格の高騰は、燃油費の増加となって収益を圧迫し、航空運送事業に深刻な影響を与えることになりました。これに対し費用の増加分の一部を補うために、航空各社は相次いで国内線、国際線の運賃値上げを行うなどの対応を余儀なくされました。

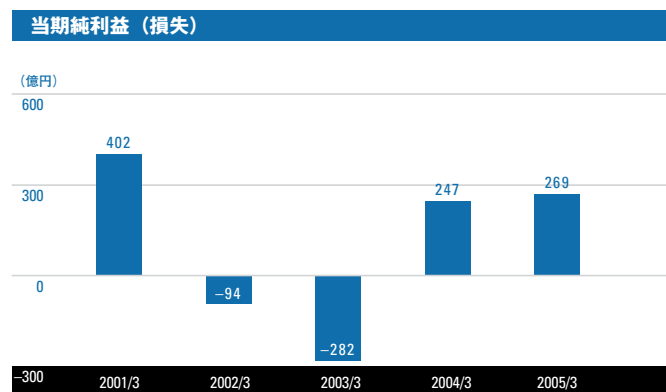


業績サマリー

	単位：百万円 (1株当たり金額を除く)		%
	2005年	2004年	
3月31日に終了した1年間			増減率
営業収入	¥1,292,813	¥1,217,596	+6.2%
営業費用	1,215,039	1,183,242	+2.7
営業利益	77,774	34,354	+126.4
営業外・特別損益	(32,095)	867	-
税金等調整前当期純利益	45,679	35,221	+29.7
法人税等（当年度分及び繰延税額）	17,632	10,429	+69.1
少数株主利益	1,077	36	+2,891.7
当期純利益	¥ 26,970	¥ 24,756	+8.9
1株当たり：			
当期純利益	¥17.26	¥16.14	+6.9
潜在株式調整後当期純利益	15.31	14.10	+8.6
配当額	3.00	3.00	-

収益性の改善状況

このような状況の下、いかなる経営環境下にあっても安定的な利益を確保することができる収益構造を構築するために、2004年3月期か



ら2006年3月期までの3年間にわたる抜本的なコスト構造改革プランである「コスト削減計画」にグループ全体で取り組み、2005年3月期に当初の目標より1年前倒しで300億円の費用削減を達成しました。

2005年3月期の業績

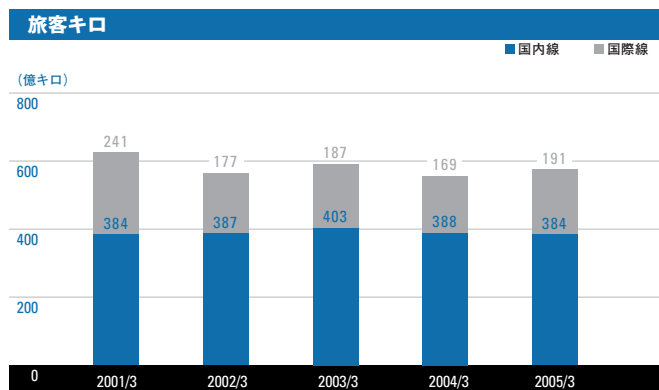
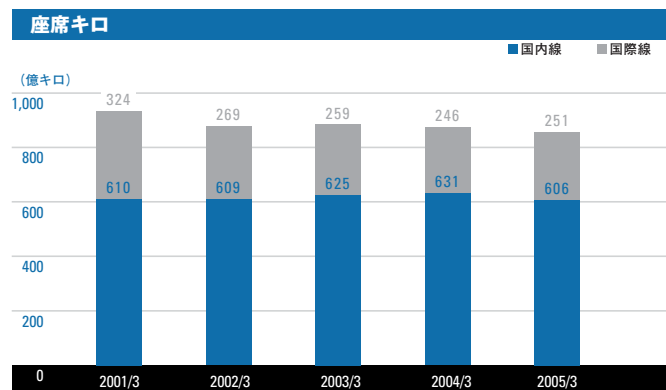
国際線需要の回復とレベニューマネジメント、差別化による幅広い需要の獲得により、航空運送事業、旅行事業が売上を伸ばし、営業収入は前期比6.2%増加して1兆2,928億円になりました。原油高騰により燃料費は増加しましたが、コスト削減計画の実行により、営業費用は前期比2.7%増の1兆2,150億円に抑えることができました。その結果、営業利益は前期比126.4%増加して777億円になりました。機材関連報奨額の減少に加え、資産売却損、資産除却損、ホテル事業関連の評価損等を計上し、法人税等および税効果会計による税額調整を行った結果、当期純利益は前期比8.9%増加して269億円になりました。

営業収入の状況

ANAグループの営業収入は、航空運送事業収入、旅行事業収入、ホテル事業収入、その他の事業収入で構成されています。

航空運送事業は前期比6.9%増加して1兆669億円になりました。旅行事業収入は12.9%増加して1,902億円になりました。ホテル事業収

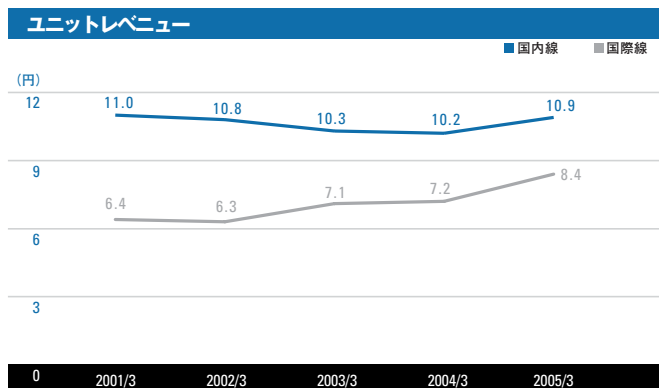
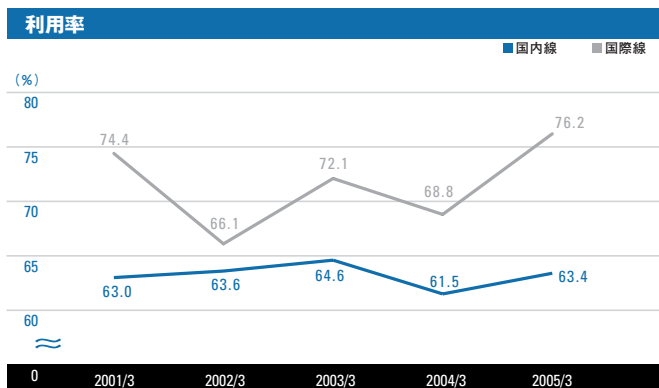
入は1.2%増加して694億円になりました。その他の事業収入は3.6%増加して1,833億円になりました。



セグメント別営業収入

3月31日に終了した1年間	単位：百万円		%
	2005年	2004年	増減率
航空運送事業			
国内線：			
旅客収入.....	¥ 658,762	¥ 644,861	+ 2.2%
貨物収入.....	29,515	26,670	+ 10.7
郵便収入.....	8,581	9,241	- 7.1
手荷物収入.....	292	319	- 8.5
国内線計.....	697,150	681,091	+ 2.4
国際線：			
旅客収入.....	210,735	176,956	+ 19.1
貨物収入.....	50,089	43,205	+ 15.9
郵便収入.....	2,803	3,147	- 10.9
手荷物収入.....	528	567	- 6.9
国際線計.....	264,155	223,875	+ 18.0
航空事業収入合計.....	961,305	904,966	+ 6.2
その他の収入.....	105,636	93,011	+ 13.6
合計.....	¥1,066,941	¥ 997,977	+ 6.9
旅行事業			
国内パッケージ商品収入.....	¥ 124,650	¥ 116,706	+ 6.8
国際パッケージ商品収入.....	41,885	29,042	+ 44.2
その他の収入.....	23,759	22,862	+ 3.9
合計.....	¥ 190,294	¥ 168,610	+ 12.9
ホテル事業			
室料収入.....	¥ 23,483	¥ 23,031	+ 2.0
宴会収入.....	17,818	18,014	- 1.1
料飲収入.....	15,776	15,821	- 0.3
その他の収入.....	12,421	11,975	+ 3.7
合計.....	¥ 69,498	¥ 68,841	+ 1.0
その他の事業			
商事・物販収入.....	¥ 121,920	¥ 120,585	+ 1.1
情報通信収入.....	25,043	19,675	+ 27.3
不動産・ビル管理収入.....	17,391	18,212	- 4.5
その他の収入.....	19,003	18,558	+ 2.4
合計.....	¥ 183,357	¥ 177,030	+ 3.6
営業収入合計.....	1,510,090	1,412,458	+ 6.9
セグメント間取引.....	(217,277)	(194,862)	+ 11.5
営業収入（連結）.....	¥1,292,813	¥1,217,596	+ 6.2

注記：セグメント別営業収入の内訳には、セグメント間の売上高が含まれています。



輸送実績

3月31日に終了した1年間	2005年	2004年	% 増減率
国内線			
国内線旅客			
旅客数（千人）.....	44,485	44,784	-0.7%
座席キロ（百万キロ）.....	60,648	63,148	-4.0
旅客キロ（百万キロ）.....	38,454	38,857	-1.0
利用率（%）.....	63.4	61.5	+1.9 ³
座席キロ当たり旅客収入（円）.....	10.9	10.2	+6.4
旅客キロ当たり旅客収入（円）.....	17.1	16.6	+3.2
国内線貨物			
貨物輸送重量（トン）.....	422,397	414,406	+1.9
貨物輸送量（千トンキロ）.....	409,685	400,756	+2.2
貨物輸送量当たり貨物収入（円）.....	72.0	66.3	+8.5
国内線郵便			
郵便輸送重量（トン）.....	87,272	72,700	+20.0
郵便輸送量（千トンキロ）.....	92,621	78,233	+18.4
国際線			
国際線旅客			
旅客数（千人）.....	4,116	3,301	+24.7
座席キロ（百万キロ）.....	25,190	24,626	+2.3
旅客キロ（百万キロ）.....	19,191	16,950	+13.2
利用率（%）.....	76.2	68.8	+7.4 ³
座席キロ当たり旅客収入（円）.....	8.4	7.2	+16.4
旅客キロ当たり旅客収入（円）.....	11.0	10.4	+5.2
国際線貨物			
貨物輸送重量（トン）.....	234,417	220,476	+6.3
貨物輸送量（千トンキロ）.....	1,083,820	1,042,577	+4.0
貨物輸送量当たり郵便収入（円）.....	46.2	41.5	+11.5
国際線郵便			
郵便輸送重量（トン）.....	13,764	13,590	+1.3
郵便輸送量（千トンキロ）.....	59,532	62,672	-5.0

注記： 1. 国内線旅客・貨物・郵便および国際線旅客・貨物・郵便には、親会社である全日空(ANA)と、子会社であるエアーニッポン(ANK)、エアー北海道(ADK)、エアーニッポンネットワーク(AKX)、エアージャパン(AJX)ならびにエアーセントラル(CRF)が含まれています。
2. 座席キロ当たり旅客収入、旅客キロ当たり旅客収入および貨物輸送量当たり貨物収入の算出に当たっては、連結内部取引消去前の収入数値を用いています。
3. 国内線ならびに国際線の利用率に対する増減率は、パーセンテージポイントでの変動を示しています。
4. 2005年3月期より輸送実績ならびに運航実績を取得するシステムが変更になっており、2004年3月期の実績についても新システムにより集計しています。

営業費用の状況

航空運送事業費用

航空運送事業費用は前期比2.9%増加して9,989億円になりました。

・燃料費及び燃料税

燃料費及び燃料税は前期比3.5%増加して1,485億円になりました。FAMによる需給適合で機材の小型化を行うなど、燃料使用量の削減に努め、燃料価格の高騰による費用増を抑制しました。

・空港使用料

空港使用料は前期比3.0%減少して977億円になりました。国内線での使用機材の小型化が主な要因です。

・航空機材賃借費

航空機材賃借費は前期比0.4%減少して942億円になりました。

・減価償却費

減価償却費は前期比10.0%増加して617億円になりました。ボーイング777-300型機1機、ボーイング777-200型機2機を購入したことが主な要因です。

・整備部品・外注費

整備部品・外注費は前期比2.8%増加して530億円になりました。他社整備の受託の増加が主な要因です。

・人件費

人件費は前期比0.2%増加して2,203億円になりました。賃金体系の見直しなどの人件費構造改革を進めた結果、前年同水準に抑えることができました。

・その他の費用

その他の費用は前期比6.3%増加して3,231億円になりました。国際線の旅客数増加に伴う販売手数料などが増加したことが主な要因です。

旅行事業費用

旅行事業費用は前期比12.4%増加して1,871億円になりました。国際パッケージ商品収入が増収になったため、それに伴う諸費用が増加したことが主な要因です。

ホテル事業費用

ホテル事業費用は前期比0.7%増加して699億円になりました。増収に伴う諸費用の増加が主な要因です。

その他の事業費用

その他の事業費用は前期比2.3%増加して1,763億円になりました。商事・物販収入の増加に伴う諸費用が増加したことが主な要因です。

営業費用

全日本空輸株式会社および連結子会社

3月31日に終了した1年間

	単位：百万円		%
	2005 年	2004 年	増減率
航空運送事業費用			
燃料及び燃料税	¥ 148,584	¥ 143,620	+ 3.5%
空港使用料	97,720	100,692	- 3.0
航空機材賃借費	94,294	94,675	- 0.4
減価償却費	61,703	56,077	+ 10.0
整備部品・外注費	53,080	51,639	+ 2.8
人件費	220,387	220,029	+ 0.2
その他	323,132	303,971	+ 6.3
航空運送事業費用計	998,900	970,703	+ 2.9
旅行事業費用	187,170	166,543	+ 12.4
ホテル事業費用	69,965	69,483	+ 0.7
その他の事業費用	176,375	172,339	+ 2.3
営業費用合計	1,432,410	1,379,068	+ 3.9
セグメント間取引	(217,371)	(195,826)	+ 11.0
営業費用（連結）	¥1,215,039	¥1,183,242	+ 2.7

注記：上記営業費用の内訳は、セグメント間の取引額を消去する前の金額を記載しています。

営業外・特別損益

営業外・特別損益は、前期は8億円の利益を計上しましたが、当期は329億円悪化し320億円の損失になりました。

まず、受取利息及び配当金は前期比6.4%減少して54億円になりました。一方、支払利息も前期比5.1%減少して211億円となったため、金融収支は156億円の損失になりました。

資産の売却損及び除却損は、退役航空機売却や航空機部品の除却に加え、厚生施設の売却、遊休資産の除却などにより前期比40.5%

増加して221億円になりました。その他の投資評価損はホテル事業関連等で50億円の損失を計上しました。

機材関連報奨額は前期比31.2%減少して159億円になりました。

前期はANAおよびエアーニッポンの厚生年金基金代行部分返上に伴い特別利益を66億円計上しました。退職給付引当金繰入額は前期比3.3%減少して67億円になりました。

営業外・特別損益

全日本空輸株式会社および連結子会社

3月31日に終了した1年間

	単位：百万円		%
	2005 年	2004 年	増減率
受取利息及び配当金	¥ 5,418	¥ 5,791	- 6.4%
資産売却益	1,581	2,197	- 28.0
支払利息	(21,117)	(22,247)	- 5.1
資産の売却損及び除却損	(22,115)	(15,742)	+ 40.5
その他の投資評価損	(5,098)	(108)	+ 4,260.4
持分法による投資利益	97	242	- 59.9
機材関連報奨額	15,969	23,220	- 31.2
投資有価証券売却益	881	1,081	- 18.5
厚生年金基金代行部分返上益	-	6,662	-
退職給付引当金繰入額	(6,712)	(6,943)	- 3.3
特別退職金	(1,858)	(1,957)	- 5.1
その他の収益	859	8,671	- 90.1
合計	¥(32,095)	¥ 867	-

1株当たり情報

1株当たり当期純利益は前期比6.9%増加して17.26円になりました。
1株当たり株主資本は前期比31.4%増加して128.31円になりました。

2005年3月期の1株当たり年間配当金は前期と同じ3円としました。

キャッシュ・フロー

資金源泉についての基本的な考え方

ANAグループでは、設備投資は営業キャッシュフロー（リース元本償還額を含む）の範囲内で行い、フリー・キャッシュ・フローのマネジメントによって、有利子負債の増加を抑制しながら自己資本を充実させていくことを基本としています。そして中長期的なデッド・エクイティ・レシオの目標値を4倍として、その達成を目指すとともに、財務の健全性を高めていくことを目標としています。

当期の状況

当期の税金等調整前当期純利益456億円に減価償却費等の非資金項目を加算し、売上債権の増加および仕入債務の増加に伴う加減算を行った結果、営業キャッシュ・フローは1,490億円（前年同期差592

億円増）となりました。投資キャッシュ・フローについては、主に航空機材の取得および前払い、予備エンジン・部品類の購入等により支出を行うとともに、航空機材売却および投資有価証券売却による投資回収を行いました。この結果、投資活動では1,692億円（前年同期差733億円増）の支出となり、フリー・キャッシュ・フローは201億円の支出となりました。

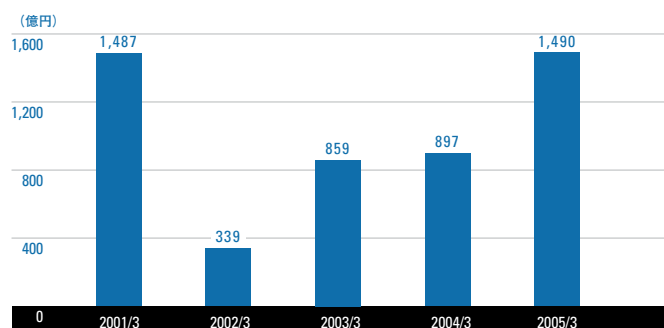
財務キャッシュ・フローは、新規の借入や普通社債の発行を実行するとともに、借入金返済や、普通社債および転換社債の償還、また配当金の支払を行った結果、516億円の支出となりました。

以上の結果、当期において現金および現金同等物は前期末に比べ713億円減少し、期末残高は1,631億円となりました。

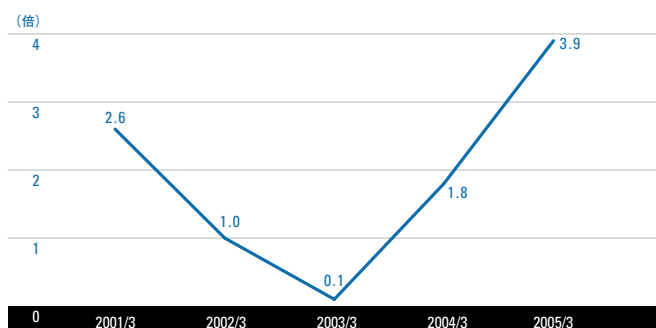
キャッシュ・フロー

3月31日に終了した1年間	単位：百万円	
	2005年	2004年
営業活動によるキャッシュ・フロー	¥ 149,070	¥ 89,793
投資活動によるキャッシュ・フロー	(169,247)	(95,882)
財務活動によるキャッシュ・フロー	(51,600)	82,867
現金及び現金同等物の換算差額	420	(375)
現金及び現金同等物の増減額	(71,357)	76,403
現金及び現金同等物の期首残高	234,524	158,121
連結範囲変更に伴う現金及び現金同等物への影響額	(12)	—
現金及び現金同等物の期末残高	¥ 163,155	¥ 234,524

営業キャッシュフロー



インタレストカバレッジ



財政状態

総資産

当期の総資産は、前期末比2.7%増加して1兆6,066億円になりました。

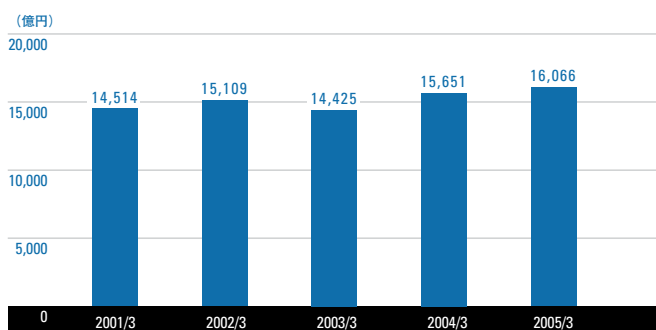
流動資産

当期の流動資産は、前期末比9.1%減少して4,211億円になりました。これは、現金及び預金、有価証券が、社債償還による支出などにより減少したためです。

固定資産

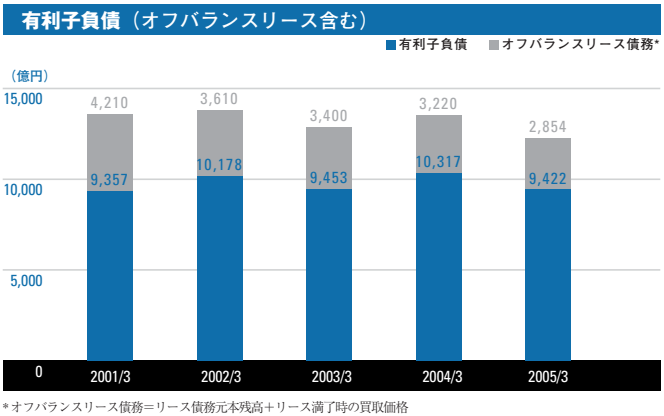
当期の固定資産は、前期末比7.6%増加して1兆1,848億円になりました。これは主として航空機の取得および前払等の増加によるものです。

総資産

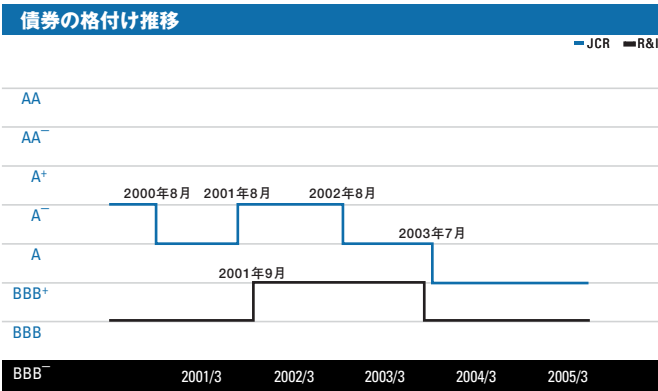


負債

当期の負債は、前期末比1.7%減少して1兆3,821億円になりました。長期と短期を合わせた有利子負債が前期末比8.7%減少して9,422億円になったことが主な要因です。2004年4月に200億円の普通社債と、2005年3月に897億円の転換社債の償還を行ったほか、総額410億円の転換社債が株式に転換しました。



当社の発行するそれぞれの長期債に対しては、日本格付研究所 (JCR) と格付投資情報センター (R&I) に格付けを依頼しており、2005年7月現在、それぞれ「BBB+」「BBB」となっております。



有利子負債

	単位：百万円		%
	2005 年	2004 年	
3 月 31 日時点			
短期借入債務			
銀行等からの借入金	¥ 16,045	¥ 25,083	− 36.0%
一年以内に返済する長期借入金	139,991	71,725	+ 95.2
一年以内に償還する社債	48,418	109,749	− 55.9
	204,454	206,557	− 1.0
長期借入債務（一年以内に返済する長期借入金及び償還する社債を除く）			
銀行等からの借入金	487,802	505,462	− 3.5
社債	250,000	319,694	− 21.8
	737,802	825,156	− 10.6
有利子負債合計	¥942,256	¥1,031,713	− 8.7

少数株主持分

少数株主持分は、前期末比14.7%増加して102億円になりました。

株主資本

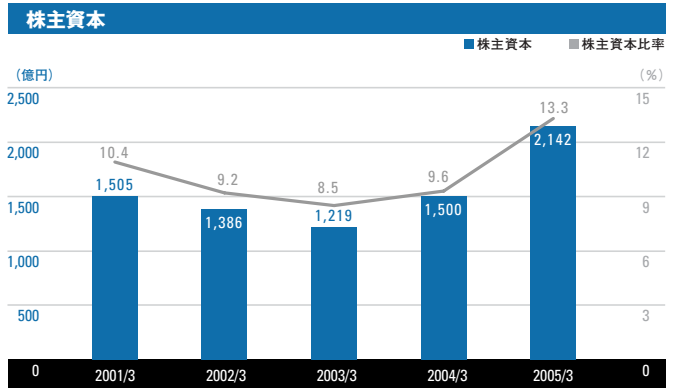
・株主資本についての基本的な考え方

2009年の羽田空港の再拡張に向け、株主資本の充実に努める考えです。2005-07中期経営戦略をはじめとした経営戦略および経営計画を着実に実行し、どのような経営環境にあっても確実に利益が出せる構造への転換を進め、利益の積み上げによって、株主価値を向上させていきます。

・当期の状況

株主資本は、前期末比42.8%増加して2,142億円になりました。発行済転換社債のうち410億円が株式に転換されたため、資本金は前期末比23.7%増加して1,072億円になりました。同じく資本剰余金は前期末比38.7%増加して736億円になりました。利益剰余金は配当金46億

円の支払いを行いました。当期純利益269億円が加わったため、223億円増加して312億円になりました。株主資本比率は前期より3.7ポイント改善して13.3%になりました。



退職給付

当社および連結子会社は、確定給付型の制度として、厚生年金基金制度、適格退職年金制度、確定給付企業年金および退職一時金制度を設けています。なお、当社および一部の連結子会社は、確定給付型の制度のほか、確定拠出型の制度を設けています。

当社は、厚生年金基金の代行部分について、2004年10月1日に厚生労働大臣から過去分の返上の認可を受けました。

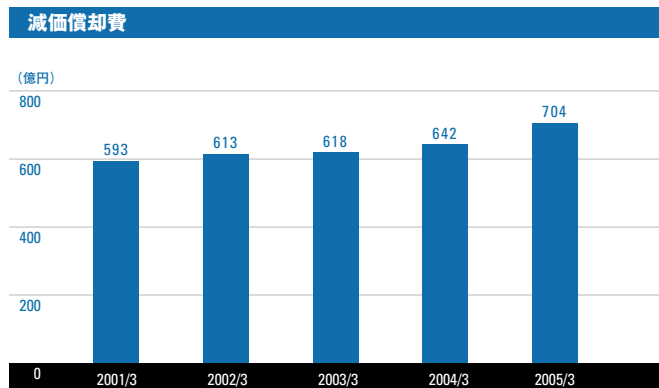
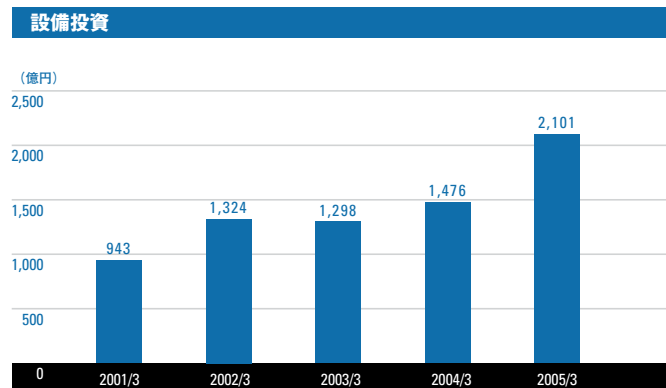
	単位：百万円		%
	2005 年	2004 年	増減率
3 月 31 日現在／3 月 31 日に終了した 1 年間			
退職給付債務	¥(262,224)	¥(258,225)	+ 1.5%
年金資産	90,327	84,292	+ 7.2
未積立退職給付債務	(171,897)	(173,933)	- 1.2
未認識額純額	64,827	69,235	- 6.4
連結貸借対照表計上額純額	(107,070)	(104,698)	+ 2.3
前払年金費用	670	691	- 3.0
退職給付引当金	¥(107,740)	¥(105,389)	+ 2.2
退職給付費用	¥21,278	¥26,120	- 18.5
割引率	2.5%	2.5%	-

設備投資

設備投資

減価償却費は前期比9.7%増加して704億円になりました。設備投資額は前期比42.4%増加して2,101億円になりました。設備投資の内

容は、航空機材、予備エンジン、航空機部品類の購入などの航空機関連が1,697億円、その他は、羽田新ターミナル、IT関連、ホテル改修などです。



機材調達

・機材調達についての基本的な考え方

ANAグループでは、需要動向に合わせて弾力的に中・小型機を活用するとともに、増便によって旅客利便性を図るなど、景気や需要動向の変動リスクを最小限に抑えることができる機材構成への転換を図るフリート戦略を進めています。

ジェット機については経済性の高い新機材を導入して、現在の9機種から将来は、大型機、中型機、小型機の3機種に順次機種統合し、運航にかかわる費用を削減していく考えです。このフリート戦略により、競合他社を凌ぐコスト競争力の実現と、持続可能な競争優位性の確立を目指しています。

・機材調達の実績と計画

2005年3月期

当期にANAグループに引渡しを受けた機材は、ボーイング777-300型機1機(購入)、ボーイング777-200型機2機(購入)、ボーイング767-300型機2機(ファイナンスリース2機)、ボンバルディアDHC-8-400型機4機(ファイナンスリース4機)です。加えて2004年11月にエアセントラルを連結子会社化したことに伴い、フォッカー50型機4機が増加しました。

一方、退役した機材は、ボーイング747-100SR型機5機、ボーイング767-200型機1機です。

なおボーイング767-300型機3機、エアバスA320-200型機6機、ボーイング737-500型機2機は、リース期間満了に伴い買い取り、自己保有になりました。

保有機一覧

2005年3月31日現在	合計	自社保有	リース
B747-400	23	15	8
B747-200LR	2	2	0
B747-100SR	2 (-5)	2 (-5)	0
B777-300	8 (+1)	4 (+1)	4
B777-200	18 (+2)	7 (+2)	11
B767-300	53 (+2)	33 (+3)	20 (-1)
B767-300F	1	0	1
B767-200	1 (-1)	0 (-1)	1
B737-500	25	11 (+2)	14 (-2)
B737-400	2	0	2
A321-100	7	0	7
A320-200	28	22 (+6)	6 (-6)
DHC-8-400	7 (+4)	0	7 (+4)
DHC-8-300	5	1	4
DHC-6-300	1	1	0
F-50	4 (+4)	0	4 (+4)
合計	187 (+7)	98 (+8)	89 (-1)

注記：括弧内の数値は、対前年比を示しています。

2006年3月期以降

小型機

エアバスA320-200型機、ボーイング737-500型機、ボーイング737-400型機の3機種を保有しています。2006年3月期以降、45機を発注したボーイング737-700型機に順次更新していきます。機種統合完了時には年間約60億円の収支改善が図られる見込みです。

中型機

ボーイング767-300型機、ボーイング767-200型機、エアバスA321-100型機の3機種を保有しています。ボーイング767-200型機は2006年3月期に全機退役します。2009年3月期以降、ボーイング787型機に順次更新し、機種統合を進めていきます。ボーイング787型機は、ANAが世界で初めて発注した、安全性、快適性、経済性に優れた航空機で、50機を発注済です。機種統合完了時には年間約100億円の収支改善が図られる見込みです。

大型機

ボーイング747-400型機、ボーイング747-200LR型機、ボーイング747-100SR型機、ボーイング777-200型機、ボーイング777-300型機の5機種を保有しています。ボーイング747-200LR型機、ボーイング747-100SR型機は2006年3月期までに全機退役します。将来は新大型機への機種統合を進めていきます。

プロペラ機

エアーニッポンネットワーク、エアーセントラル、エアー北海道でボンバルディアDHC-8-400型機、DHC-8-300型機、フォッカー50型機を保有しています。

従業員数

ANAでは「コスト削減計画」に基づき、ANA単体の従業員を2004年3月期から2007年3月期までの3年間で約1,200人（全従業員数の約10%）削減する計画を進めています。

ANAグループの従業員数は、2005年3月末には累計で1,300人あまり減少しましたが、航空運送事業に従事する従業員数は、新規子会社の連結などにより前期末より267人増加して20,797人になりました。

期末従業員数

単位：人

3月31日	2005年	2004年
航空運送事業	20,797	20,530
旅行事業事業	1,645	1,752
ホテル事業	2,887	2,990
その他の事業	3,769	3,598
合計	29,098	28,870

配当政策

株主の皆様に対する還元を経営の重要課題として考えています。利益配分については経営環境や業績動向などを総合的に勘案して

実施しています。また、将来の事業展開に備えて、内部留保による財務体質の充実に努め、経営基盤の強化を図っていきます。

事業等のリスク

ANAグループでは次の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。

為替変動によるリスク

当社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。このことから、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。

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、関税などの税金などで構成されており、この中でも原油輸入代金が燃料原価の半分近くを占めていることから、原油価格が高騰すれば航空燃料の価格も上昇し、当社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、現物の引渡しを伴わない差金精算を毎月または四半期ごとに実施しています。なお、2005年3月期における燃油費および燃料税の金額はグループ全体で1,485億円に上り、営業費用の12.2%を占めています。この状況が長期化すれば、燃油費の負担が収支にさらに大きな影響を及ぼすことも予想されます。

国際情勢等の影響によるリスク

ANAグループは、2003年の期初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に関して深刻な影響を受け、2004年3月期における減収額はグループ全体で300億円を超えることとなりました。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、数百億円に上る影響が発生する可能性があります。現在、ANAグループは国際線事業において中国を中心とした路線展開を行っており、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月期に入り、この中国において教科書問題や領土問題に起因する反日運動が見られ、これが活発化すれば、収支に少なからず影響を与えることが予測されます。

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、2005年3月期における空港使用料の総額はANAグループ全体で977億円にも上り、営業費用の8.0%を占めています。この空港使用料の内、着陸料については現在、国の軽減措置を受けており、2005年3月期においては128億円の軽減が認められています。しかし、2004年3月期より伊丹空港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、今後についても同様の措置が行われる可能性があります。