

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、2011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) 景気が低迷するリスク

国内景気の低迷は、個人消費の落ち込みや企業収益の悪化による航空需要の低下を引き起こす可能性があります。また、海外景気が低迷することで、航空旅客需要の減退や物流の停滞を引き起こし、ANAグループの経営に影響を及ぼす可能性があります。

(2) 東日本大震災の影響に伴うリスク

東日本大震災の影響により日本経済は押し下げられる見込まれており、企業の出張制限などによるビジネス需要の減退、先行き不透明感による旅行の取り止めや自粛などプレジャー需要の減退が発生していますが、今後同様の状況が長期化する可能性があります。

また、福島第一原子力発電所の事故の影響で、放射能汚染への警戒感から、風評による影響も含め、特に訪日(インバウンド)需要を中心に、出張制限や旅行の取り止めなどが発生していますが、今後同様の状況が長期化する可能性があります。なお、事故の影響により、3月15日より福島第一原子力発電所を中心とした半径30kmの円を飛行禁止区域とし、国土交通省より飛行禁止措置がとられていましたが、5月31日より当該飛行禁止区域の半径が20kmに変更となっています。今後同区域が拡大された場合、現在の飛行経路が使えなくなり、東北・北海道線の運航に影響が生じる可能性があります。

電力供給の制約や大規模停電が発生した場合、予約・運航管理をはじめとしたANAの必要システムの稼働維持ができなくなり、サービス提供や運航維持に影響を及ぼす可能性があります。

これら東日本大震災の影響により、ANAグループの経営に影響を及ぼす可能性があります。

(3) 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おり、係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。

能性があります。

さらに、係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、2011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97機中、76機をボーイング社に対して発注しています。したがって、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、ボーイング社より、2011年1月18日に、ボーイング787型機の製造に係る新たなスケジュールが発表され、ANAへの予定納期については、2011年1月～3月から同年7月～9月への遅延が見込まれています。今後さらに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どおり進行せず、2014年3月期以降に予定している同機材の納期に大幅な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年の羽田空港の発着枠拡大をはじめとした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とらえ、各種投資や事業運営体制の整備を図っています。羽田空港の発着枠については、2010年の増加分についてはすでに配分済みですが、40.7万回(年間発着枠)に至る第2段階の増枠分の具体的な割り当てなどについては、詳細な内容が公表されておらず決まっていません。以上の状況も踏まえ、首都圏における両空港(羽田・成田)の容量拡大の規模、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。

(4) 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60%のヘッジを行っていますが、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。

(5) 新型インフルエンザなどの感染症にかかるリスク

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。

(6) 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。

(7) 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。

(8) 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、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。

(9) 訴訟にかかるリスク

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恐れがあり、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 米国における反トラスト法関連について

ANAは2006年2月以降、全面的に調査に協力してきた米国司法省から提起されていた、国際航空貨物・旅客輸送にかかる価格調整などの容疑について、諸般の事情を総合的に勘案した結果、2010年10月に罰金7,300万米ドル(約59億円)を支払うことなどの司法取引に合意し、同年11月に合意書を締結し

ました。これに関連して提起されていた貨物に関する集団民事訴訟についても、同年10月に和解金1,040万米ドル(約8億円)の支払いなどを条件とした和解に合意したため、2011年3月期決算において和解金68億円を特別損失に計上しています。

なお、旅客に関する集団民事訴訟については、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 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、貨物輸送に関する韓国公正取引法違反の容疑で2009年10月に「審査報告書(Examiner's Report)」を発出し、その後、公聴会を経て2010年5月に措置決定に関する公表を実施しました。ANAは、2010年11月に、16億3,300万ウォン(約1億円)の課徴金支払いを命じる議決書を受領ましたが、処分の取り消しを求め、ソウル高等法院へ2010年12月に提訴しています。

なお本件については、将来発生しうる損失の見積額として、2010年3月期決算において独禁法関連引当金6億円を計上していましたが、2011年3月期決算において、独禁法関連引当金戻入益5億円を特別利益に計上しました。

(10) 公租公課などにかかるリスク

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938億円に達しています。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。

(11) 環境規制にかかるリスク

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(CO₂など)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る数多くの国内・海外法規制が導入、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排出量取引制度、各国政府による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。

(12) 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オープンスカイの進展や格安航空会社

の台頭、既存航空会社の合併が進むなど、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、航空政策の方針転換や競合他社とりわけ公的支援を受けた日本航空(株)の経営動向など、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。

(13) 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係るコストが上昇する可能性は否定できません。係る場合、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・料金などに係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、係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係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。

(14) 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。また、ATI(独占禁止法適用除外)認可に基づき、ユナイテッド航空、コンチネンタル航空と共に、2011年4月1日より太平洋路線における共同事業(ジョイントベンチャー)を開始しています。なお、2011年6月1日、ルフトハンザドイツ航空とのATI(独占禁止法適用除外)についても国土交通省より認可を受けたことにより、日欧間ネットワークにおいても共同事業が可能となりました。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、2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、提携効果が低下し、ANAグループの経営に影響を及ぼす可能性があります。

(15) 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ことがあります。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。

(16) 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2,200万人(2011年3月末日現在)にかか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。

(17) 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のことなどにより、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、津波、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や飛行経路が制限を受ける場合には、その間、当該空港または当該経路を利用する運航便に影響が生じ、ANAグループの経営に影響を及ぼす可能性があります。

(18) コスト構造にかかるリスク

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、旅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。

(19) 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。係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。

なお、大規模な停電または節電要請があった場合は、予約・運航管理などのANAの必要システムへの電力供給不足が生じることが懸念され、システムの稼働維持に影響を及ぼす可能性があります。

(20) 財務にかかるリスク

① 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。

② 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。