

【表紙】

【発行登録追補書類番号】 24 - 関東20 - 1

【提出書類】 発行登録追補書類

【提出先】 関東財務局長

【提出日】 平成24年3月19日

【会社名】 全日本空輸株式会社

【英訳名】 ALL NIPPON AIRWAYS CO.,LTD.

【代表者の役職氏名】 代表取締役社長 伊東 信一郎

【本店の所在の場所】 東京都港区東新橋一丁目5番2号

【電話番号】 03(6735)1001

【事務連絡者氏名】 総務部長 丹治 康夫

【最寄りの連絡場所】 東京都港区東新橋一丁目5番2号

【電話番号】 03(6735)1170

【事務連絡者氏名】 上席執行役員 財務部長 金澤 栄次

【発行登録の対象とした募集有価証券の種類】 社債

【今回の募集金額】 30,000百万円

【発行登録書の内容】

提出日	平成24年2月23日
効力発生日	平成24年3月2日
有効期限	平成26年3月1日
発行登録番号	24 - 関東20
発行予定額又は発行残高の上限（円）	発行予定額 200,000百万円

【これまでの募集実績】

（発行予定額を記載した場合）

番号	提出年月日	募集金額（円）	減額による訂正年月日	減額金額（円）
-	-	-	-	-
実績合計額（円）		なし （なし）	減額総額（円）	なし

（注）実績合計額は、券面総額又は振替社債の総額の合計額（下段（ ）書きは、発行価額の総額の合計額）に基づき算出した。

【残額】（発行予定額 - 実績合計額 - 減額総額） 200,000百万円
（200,000百万円）

（注）残額は、券面総額又は振替社債の総額の合計額（下段（ ）書きは、発行価額の総額の合計額）に基づき算出した。

（発行残高の上限を記載した場合）

該当事項なし

【残高】（発行残高の上限 - 実績合計額 + 償還総額 - 減額総額） - 円

【安定操作に関する事項】

該当事項なし

【縦覧に供する場所】

株式会社東京証券取引所

(東京都中央区日本橋兜町2番1号)

株式会社大阪証券取引所

(大阪府中央区北浜一丁目8番16号)

第一部【証券情報】

第1【募集要項】

1【新規発行社債（短期社債を除く。）】

銘柄	全日本空輸株式会社第28回無担保社債（社債間限定同順位特約付）
記名・無記名の別	
券面総額又は振替社債の総額（円）	金30,000,000,000円
各社債の金額（円）	金100万円
発行価額の総額（円）	金30,000,000,000円
発行価格（円）	各社債の金額100円につき金100円
利率（％）	年1.00％
利払日	毎年3月31日および9月30日
利息支払の方法	<p>1．利息支払の方法および期限</p> <p>(1) 本社債の利息は、払込期日の翌日から本社債を償還すべき日（以下「償還期日」という。）までこれをつけ、平成24年9月30日を第1回の支払期日としてその日までの分を支払い、その後毎年3月31日および9月30日の2回に各々その日までの前半か年分を支払う。ただし、半か年に満たない利息を計算するときは、その半か年の日割でもってこれを計算する。</p> <p>(2) 利息を支払うべき日が銀行休業日にあたるときは、その支払は前銀行営業日にこれを繰り上げる。</p> <p>(3) 償還期日後は利息をつけない。</p> <p>2．利息の支払場所</p> <p>別記（注）「11．元利金の支払」記載のとおり。</p>
償還期限	平成28年3月31日
償還の方法	<p>1．償還価額</p> <p>各社債の金額100円につき金100円</p> <p>2．償還の方法および期限</p> <p>(1) 本社債の元金は、平成28年3月31日にその総額を償還する。</p> <p>(2) 償還期日が銀行休業日にあたるときは、その支払は前銀行営業日にこれを繰り上げる。</p> <p>(3) 本社債の買入消却は、払込期日の翌日以降、法令または別記「振替機関」欄記載の振替機関が定める業務規程その他の規則に別途定める場合を除き、いつでもこれを行うことができる。</p> <p>3．償還元金の支払場所</p> <p>別記（注）「11．元利金の支払」記載のとおり。</p>
募集の方法	一般募集
申込証拠金（円）	各社債の金額100円につき金100円とし、払込期日に払込金に振替充当する。 申込証拠金には利息をつけない。
申込期間	平成24年3月21日から平成24年4月5日まで
申込取扱場所	別項引受金融商品取引業者の本店および国内各支店
払込期日	平成24年4月6日
振替機関	株式会社証券保管振替機構 東京都中央区日本橋茅場町二丁目1番1号
担保	本社債には担保ならびに保証は付されておらず、また本社債のために特に留保されている資産はない。

財務上の特約(担保提供制限)	<p>1. 当社は、本社債の未償還残高が存する限り、本社債の発行後、当社が国内で既に発行した、または国内で今後発行する他の社債のために担保を提供する場合(当社の資産に担保権を設定する場合、当社の特定の資産につき担保権設定の予約をする場合および当社の特定の資産につき当社の特定の債務以外の債務の担保に供しない旨を約する場合をいう。以下「担保提供」という。)には、本社債のために担保付社債信託法に基づき同順位の担保権を設定する。</p> <p>2. 前項に基づき設定する担保権が本社債を担保するに十分でない場合には、当社は本社債のために担保付社債信託法に基づき社債管理者が適当と認める担保権を設定する。</p>
財務上の特約(その他の条項)	<p>1. 合併による担保提供制限の不適用 当社が、合併または会社法第2条第29号に定める吸収分割により担保権の設定されている被合併会社の社債を承継する場合には、別記「財務上の特約(担保提供制限)」欄は適用されない。</p> <p>2. 担付切換条項 当社は、社債管理者と協議のうえ、いつでも本社債のために担保付社債信託法に基づき、社債管理者が適当と認める担保権を設定することができる。</p> <p>3. 担保提供制限にかかる特約の解除 当社が別記「財務上の特約(担保提供制限)」欄または前項により本社債のために担保権を設定した場合で、社債管理者が承認したときには、以後、別記「財務上の特約(担保提供制限)」欄および別記(注)5.第(2)号は適用されない。</p> <p>4. 担保権を設定する場合の公告 当社が別記「財務上の特約(担保提供制限)」欄または本欄第2項により本社債のために担保権を設定する場合は、当社は、ただちに登記その他必要な手続を完了し、かつ、その旨を担保付社債信託法第41条第4項の規定に準じて公告する。</p>

(注)1. 信用格付業者から提供され、もしくは閲覧に供された信用格付

本社債について、当社は株式会社日本格付研究所(以下「JCR」という。)からA-の信用格付を平成24年3月19日付で取得している。

JCRの信用格付は、格付対象となる債務について約定通り履行される確実性の程度を等級をもって示すものである。

JCRの信用格付は、債務履行の確実性の程度に関してのJCRの現時点での総合的な意見の表明であり、当該確実性の程度を完全に表示しているものではない。また、JCRの信用格付は、デフォルト率や損失の程度を予想するものではない。JCRの信用格付の評価の対象には、価格変動リスクや市場流動性リスクなど、債務履行の確実性の程度以外の事項は含まれない。

JCRの信用格付は、格付対象の発行体の業績、規制などを含む業界環境などの変化に伴い見直され、変動する。また、JCRの信用格付の付与にあたり利用した情報は、JCRが格付対象の発行体および正確で信頼すべき情報源から入手したものであるが、当該情報には、人為的、機械的またはその他の理由により誤りが存在する可能性がある。

本社債の申込期間中に本社債に関してJCRが公表する情報へのリンク先は、JCRのホームページ(<http://www.jcr.co.jp/>)の「格付情報」の「当月格付」(http://www.jcr.co.jp/top_cont/rat_info02.php)に掲載されている。なお、システム障害等何らかの事情により情報を入手することが出来ない可能性がある。その場合の連絡先は以下の通り。

JCR: 電話番号03-3544-7013

2. 社債、株式等の振替に関する法律の規定の適用

本社債は、その全部について社債、株式等の振替に関する法律(以下「社債等振替法」という。)第66条第2号の定めに従い社債等振替法の規定の適用を受けることとする旨を定めた社債であり、社債等振替法第67条第2項に定める場合を除き、社債券を発行することができない。

3. 期限の利益喪失に関する特約

当社は、次の各場合のいずれかに該当したときは、ただちに本社債総額について期限の利益を喪失する。ただし、別記「財務上の特約(担保提供制限)」欄または「財務上の特約(その他の条項)」欄第2項により、当社が、本社債権保全のために、担保付社債信託法に基づき社債管理者が適当と認める担保権を設定した場合であって、社債管理者が承認したときは、本項第(4)号は適用しない。

(1) 当社が別記「償還の方法」欄第2項第(1)号および第(2)号の規定に違背したとき。

(2) 当社が別記「利息支払の方法」欄第1項第(1)号および第(2)号の規定に違背し、7日を経過してもこれを履行ま

たは解消できないとき、

- (3) 当社が本注第4項、第5項第(1)号および第(2)号ならびに第6項に定める規定、条件に違背し、社債管理者の指定する60日を下らない期間内にその履行または補正をしないとき、
- (4) 当社が別記「財務上の特約（担保提供制限）」欄の規定に違背したとき、
- (5) 当社が本社債以外の社債について期限の利益を喪失し、または期限が到来してもその弁済をすることができないとき、
- (6) 当社が社債を除く借入金債務について期限の利益を喪失したとき、もしくは当社以外の社債またはその他の借入金債務に対して当社が行った保証債務について履行義務が発生したにもかかわらず、その履行をすることができないとき、ただし、当該債務の合計額（邦貨換算後）が10億円を超えない場合は、この限りではない、
- (7) 当社が、破産手続開始、民事再生手続開始もしくは会社更生手続開始の申立てをし、または取締役会において解散（合併の場合を除く。）の議案を株主総会に提出する旨の決議を行ったとき、
- (8) 当社が、破産手続開始、民事再生手続開始もしくは会社更生手続開始の決定、または特別清算開始の命令を受けたとき、
- (9) 当社の事業経営に不可欠な資産に対し、強制執行、担保権の実行としての競売の執行、または公租公課の滞納処分を受けたとき、またはその他の事由により当社の信用を毀損する事実が生じたときで、社債管理者が本社債の存続を不適当であると認めたととき、

4．社債管理者の調査権限

- (1) 社債管理者は、本社債の社債権者のために、本社債の社債管理委託契約に定める社債管理者の権限を行使し、または義務を履行するうえで必要であると認めたとときは、当社の事業および帳簿書類等に関する報告書の提出を請求し、また当社と協議のうえ、当社の事業および帳簿書類等について調査を行うことができる。
- (2) 当社は、社債権者の利益保護に必要な事項につき社債管理者と別に協定したときは、その履行をしなければならない。

5．社債管理者に対する通知

- (1) 当社は、次の場合には、あらかじめ書面により社債管理者に通知する。
 - イ．当社の事業経営に不可欠な資産を譲渡または貸与しようとするとき、
 - ロ．事業の管理を他に委託しようとするとき、事業の全部もしくは重要な一部を休止もしくは廃止または他に移転しようとするとき、
 - ハ．資本金または準備金の額の減少、組織変更、当社の事業運営に重大な影響のある合併、会社分割、株式交換もしくは株式移転（いずれも会社法において定義され、または定められるものをいう。）をしようとするとき、
- (2) 当社は、本社債発行後、他の国内社債のために担保提供を行う場合には、あらかじめ書面によりその旨ならびにその事由、社債の内容および担保物その他必要な事項を社債管理者に通知する。
- (3) 当社は、本社債発行後、社債原簿に記載すべき事由が生じたときならびに記載事項に変更が生じたときは、遅滞なく社債原簿にその旨の記載を行い、書面によりこれを社債管理者に通知する。

6．社債管理者への事業概況等の報告

- (1) 当社は、随時社債管理者にその事業の概況を報告し、また、毎事業年度の決算、剰余金の配当（会社法第454条第5項に定める中間配当を含む。）については書面をもって社債管理者にこれを通知する。ただし、当該通知については、当社が本項第(2)号に定める社債管理者への通知を行った場合または書類を社債管理者に提出した場合はこれを省略することができる。当社が、会社法第441条第1項の定めに従い一定の日において臨時決算を行った場合も同様とする。
- (2) 当社は、金融商品取引法に基づき作成する有価証券報告書およびその添付書類（金融商品取引法第24条の4の2に定める確認書および金融商品取引法第24条の4の4に定める内部統制報告書を含むがこれに限らない。）について金融商品取引法第27条の30の3に基づき電子開示を行うときには、遅滞なくその旨を社債管理者に通知する。四半期報告書、臨時報告書および訂正報告書についても有価証券報告書の取扱いに準ずる。ただし、当社が本号に規定する書類の写を遅滞なく社債管理者に提出した場合には、本号本文に定める社債管理者への通知を省略することができるものとする。
- (3) 当社は、本項第(2)号に定める社債管理者への通知または書類の提出について、有価証券報告書においては当該事業年度経過後3か月以内に、四半期報告書においては当該各期間の経過後45日以内に、臨時報告書および訂正報告書においては本項第(2)号の電子開示を行った後遅滞なく行うものとする。

7．社債権者の異議手続における社債管理者の権限

社債管理者は、会社法第740条第2項本文の規定にかかわらず、同条第1項に定める異議の申立てに関し、社債権者集会の決議によらずに社債権者のために異議を述べることは行わない。

8．社債管理者の辞任

社債管理者は、社債権者と社債管理者との間で利益が相反する場合（利益が相反するおそれがある場合を含む。）そ

の他正当な事由があるときは、社債管理者の事務を承継する者を定めて辞任することができる。

9. 社債権者に通知する場合の公告の方法

本社債に関して社債権者に通知する場合の公告は、法令に別段の定めがある場合を除き、当社の定款所定の電子公告の方法によりこれを行うものとする。ただし、電子公告によることができない事故その他のやむを得ない事由が生じたときは、定款所定の新聞紙および東京都、大阪市で発行する各1種以上の新聞紙に掲載する方法(ただし、重複するものがあるときは、これを省略することができる。)または社債管理者が認めるその他の方法によりこれを行う。また、社債管理者が社債権者のために必要と認める場合には、社債管理者の定款所定の公告方法によりこれを行う。

10. 社債権者集会に関する事項

- (1) 本社債および本社債と同一の種類(会社法の定めるところによる。)の社債(以下「本種類の社債」と総称する。)の社債権者集会は、当社または社債管理者がこれを招集するものとし、社債権者集会の日の3週間前までに社債権者集会を招集する旨および会社法第719条各号所定の事項を本注第9項に定める方法により公告する。
- (2) 本種類の社債の社債権者集会は、東京都においてこれを行う。
- (3) 本種類の社債の総額(償還済みの額を除く。また、当社が有する本種類の社債の金額の合計額は算入しない。)の10分の1以上にあたる社債を有する本種類の社債の社債権者は、社債等振替法第86条第3項に定める書面を社債管理者に提示のうえ、社債権者集会の目的である事項および招集の理由を記載した書面を当社または社債管理者に提出して、本種類の社債の社債権者集会の招集を請求することができる。

11. 元利金の支払

本社債にかかる元利金は、社債等振替法および別記「振替機関」欄記載の振替機関が定める業務規程その他の規則に従って支払われる。

12. 発行代理人および支払代理人

株式会社みずほコーポレート銀行

2【社債の引受け及び社債管理の委託】

(1)【社債の引受け】

引受人の氏名又は名称	住所	引受金額 (百万円)	引受けの条件
S M B C日興証券株式会社	東京都千代田区丸の内三丁目3番1号	20,000	1. 引受人は本社債の全額につき、連帯して引受ならびに募集の取扱を行い、応募額がその全額に達しない場合はその残額を引受ける。 2. 本社債の引受手数料は各社債の金額100円につき金45銭とする。
野村證券株式会社	東京都中央区日本橋一丁目9番1号	10,000	
計	-	30,000	-

(2)【社債管理の委託】

社債管理者の名称	住所	委託の条件
株式会社みずほコーポレート銀行	東京都千代田区丸の内一丁目3番3号	1. 社債管理者は、本社債の管理を受託する。 2. 本社債の管理手数料については、社債管理者に、期中において年間各社債の金額100円につき金2銭を支払うこととしている。

3【新規発行による手取金の使途】

(1)【新規発行による手取金の額】

払込金額の総額(百万円)	発行諸費用の概算額(百万円)	差引手取概算額(百万円)
30,000	150	29,850

(2)【手取金の使途】

上記の差引手取概算額29,850百万円は、その全額を平成24年12月末までに航空運送事業の設備投資資金の一部に充当する予定であります。

なお、航空運送事業の設備投資計画については、平成23年12月31日現在以下のとおりであります。

設備投資の主な内容	投資予定総額 (百万円)	既投資額 (百万円)	今後の投資予定額 (百万円)	所要資金の調達方法
航空機の購入等	787,990	180,094	607,896	自己資金、借入金及び社債発行


第2【売出要項】

該当事項なし

第3【第三者割当の場合の特記事項】

該当事項なし

第4【その他の記載事項】

発行登録追補目論見書の表紙に当社社章  を記載します。

第二部【公開買付けに関する情報】

第1【公開買付けの概要】

該当事項なし

第2【統合財務情報】

該当事項なし

第3【発行者（その関連者）と対象者との重要な契約】

該当事項なし

第三部【参照情報】

第1【参照書類】

会社の概況及び事業の概況等金融商品取引法第5条第1項第2号に掲げる事項については、以下に掲げる書類を参照すること。

1【有価証券報告書及びその添付書類】

事業年度 第61期（自 平成22年4月1日 至 平成23年3月31日）平成23年6月21日関東財務局長に提出

2【四半期報告書又は半期報告書】

事業年度 第62期第1四半期（自 平成23年4月1日 至 平成23年6月30日）平成23年8月10日関東財務局長に提出

3【四半期報告書又は半期報告書】

事業年度 第62期第2四半期（自 平成23年7月1日 至 平成23年9月30日）平成23年11月9日関東財務局長に提出

4【四半期報告書又は半期報告書】

事業年度 第62期第3四半期（自 平成23年10月1日 至 平成23年12月31日）平成24年2月9日関東財務局長に提出

5【臨時報告書】

1の有価証券報告書提出後、本発行登録追補書類提出日（平成24年3月19日）までに、金融商品取引法第24条の5第4項および企業内容等の開示に関する内閣府令第19条第2項第9号の2の規定に基づく臨時報告書を平成23年6月23日に関東財務局長に提出

6【臨時報告書】

1の有価証券報告書提出後、本発行登録追補書類提出日（平成24年3月19日）までに、金融商品取引法第24条の5第4項および企業内容等の開示に関する内閣府令第19条第2項第6号の2の規定に基づく臨時報告書を平成24年2月27日に関東財務局長に提出

7【臨時報告書】

1の有価証券報告書提出後、本発行登録追補書類提出日（平成24年3月19日）までに、金融商品取引法第24条の5第4項および企業内容等の開示に関する内閣府令第19条第2項第9号の規定に基づく臨時報告書を平成24年3月16日に関東財務局長に提出

第2【参照書類の補完情報】

上記に掲げた参照書類である有価証券報告書及び四半期報告書（以下「有価証券報告書等」という。）に記載された「対処すべき課題」について、当該有価証券報告書等の提出日以降、本発行登録追補書類提出日（平成24年3月19日）までの間に変更となった事項は以下〔対処すべき課題〕のとおりであります。変更箇所は_____ 罫で示しております。

また、下記「事業等のリスク」は、上記に掲げた参照書類としての有価証券報告書等に記載された「事業等のリスク」について、その全体を一括して記載したものであります。当該有価証券報告書等の提出日以降、本発行登録追補書類提出日（平成24年3月19日）までの間において生じた変更及び追加記載箇所は_____ 罫で示しております。

なお、当該有価証券報告書等には将来に関する事項が記載されておりますが、以下の記載に含まれる事項を除き、当該事項は本発行登録追補書類提出日（平成24年3月19日）現在においてもその判断に変更はありません。また、これらの将来に関する事項については、当社がその作成時点の予想や一定の前提に基づいて判断したものであり、様々な要因により実際の結果と大きく異なる可能性があります。

〔対処すべき課題〕

有価証券報告書（第61期）「第一部 企業情報 第2 事業の状況 3 対処すべき課題」

（前略）

(2) 中長期的な経営戦略

当社グループでは、2011年3月の東日本大震災の影響や欧州の政府債務危機等を背景とした世界景気の下振れ懸念、原油価格の高騰、為替変動等により依然として先行き不透明な中、「アジアを代表する航空企業グループを目指す」という経営ビジョンの達成に向け、LCC事業への参入、世界初のボーイング787型機の営業飛行開始、およびエア・ニッポン株式会社との統合（2012年4月1日実施予定）にむけた諸準備等、現行「2011 - 12年度ANAグループ経営戦略」に基づき着実に取り組んできた。

今後の首都圏空港容量の更なる拡大や航空自由化の進展に伴って、アジアの主要キャリアやLCCとの間での本格的な競争に突入する中、ANAグループ経営ビジョンの達成に向け、2012、2013年度の2カ年を対象とした「2012 - 13年度ANAグループ経営戦略」を2012年2月に取りまとめた。

2012 - 13年度ANAグループ経営戦略の実行

グループ経営ビジョンである「アジアを代表する企業グループ」の達成を目指し、目まぐるしく変化する競争環境への対応力を強化するための「経営基盤強化」を確実に実行・実現する。さらに、航空自由化の進展や2014年度以降に控える首都圏発着容量のさらなる拡大等の環境変化が進む中でも、グローバル市場における圧倒的な存在感を示しつつ成長機会を掴み、常に前向きにチャレンジし続けるエアライングループとして永続的に発展していく。

2012 - 13年度で目指す方向性

2010年度以降の羽田国際化・成田空港容量の順次拡大、ボーイング787型機導入やジョイントベンチャーの活用等を契機とした国際線ネットワークの拡充に取り組む

「マルチブランド戦略の確立」「グループ経営体制改革」「構造改革によるコスト競争力と財務体質の強化」を柱とする経営基盤の強化に取り組む

重要戦略

事業戦略～国際線を中心とした成長

2014年度以降に想定される、羽田二次増枠を含む首都圏空港の容量のさらなる拡大と、それによるLCCや既存航空会社との競争の激化に備え、「LCCとの本格競争時代を控える中での『ネットワークキャリア』としての強みの追求」（ジョイントベンチャーや他のアライアンスパートナーの活用を含めた接続ネットワークの強化等）、「厳しさを増す競争環境の中で生き残るための『効率性』の追求」に資するネットワーク構築を推進する。

国際線事業

・「長距離需要」と「接続需要」に重点をおいた「ネットワークキャリア」としてのビジネスモデルの強化
・主にボーイング787型機長距離仕様機を活用した成田＝シアトル線、成田＝サンノゼ線等の国際線長距離ネットワークの拡大・強化、および中型機によるアジア路線の拡充により国際線生産量（座[※]）を2013年度までに22%増加（2011年度比）予定

国内線事業

・需給適合の強化と機材稼働の最適化による質的強化およびボーイング787型機の本格稼働による競争力向上

貨物事業

・機材稼働効率の追求による沖縄ハブを最大活用した生産量の拡大

提携

・ジョイントベンチャー事業の共同戦略を通じた、アジア＝米州・欧州市場でのグローバル・ネットワーク強化

エアアジア・ジャパン事業

・2012年8月からの就航開始を計画し、以降順次就航路線・便数を拡大予定

「マルチブランド戦略」の確立

ANAブランドとAirAsia Japanブランド、さらには非連結のPeachを含めた複数ブランドをマーケットセグメントに合わせて投入するマルチブランド戦略の推進により、既存のANAブランドではカバーしきれていない市場に訴求し需要喚起するとともに、ANAグループとしての市場シェアを拡大し、企業価値向上につなげる。

各ブランドが対象とする市場での顧客セグメントを明確化することで、戦略的なポジショニングを取り、それぞれのブランドカテゴリーにおける顧客の期待に応え、収入を最大化する。

グループ経営体制の改革

「大競争時代を勝ち抜き、常にお客様に選ばれ続けるエアライングループ」であり、また「マルチブランド戦略」に対応する最適な組織体制として、「持株会社制」への移行に向けた検討を開始する。

構造改革によるコスト競争力強化

2011年度から先行着手した構造改革の実行により、2014年度までに1,000億円規模（ユニットコスト1.0円）のコスト削減（予定）を推進し、競争力とリスク耐性を強化する。

経営戦略の遂行を支える土台

「安全」

グループ社員一人ひとりが一つひとつの業務・行動を確実に遂行し積み重ねることで、「安全を高める人づくり」と「安全を高める仕組み」を強化

「人財」

国際線ネットワークを拡充する基盤として、「グローバルステージでグループを代表して業務遂行できる」人財育成を継続・強化

「CSR」

「世界トップ水準の環境リーディング・エアライン」を目指した取り組みを実施

商品・サービス～「アジアNo.1」のANAブランド実現

ＬＣＣとは明確に一線を画した商品・サービスを提供し、「人」×「商品・サービス」のブランド戦略推進によるお客様接点の価値向上に努め、「アジアNo.1のクオリティ&顧客満足」を確立する。

「人」×「商品・サービス」で世界最高水準の顧客満足を実現

・常にお客様視点で、お客様の期待の一步先に行く「人的サービス」およびご好評をいただいている

「Inspiration of Japan」をはじめとする高水準のプロダクト&サービスの提供により、日本人のお客様だけではなく世界のお客様から評価される世界最高水準の顧客満足(1)を実現。

(1)本戦略期間中に、英国を本拠地とする航空業界調査・格付け会社SKYTRAX社による“Airline Ranking”における最高評価、「5 STAR」の獲得・継続を目指す。

世界一の定時性品質を実現

・航空機の定時性に対するお客様のニーズが高まる中、ネットワークキャリアとして徹底的に「時間価値」にこだわり、世界一の定時性品質(2)を実現する。

(2)米国を本拠地とする調査会社、Conductive Technology社が主催する“FlightStats On-time Performance Service Award”において、本戦略期間中も第1位の獲得・継続を目指す。

[事業等のリスク]

有価証券報告書(第61期)「第一部 企業情報 第2 事業の状況 4 事業等のリスク」

有価証券報告書に記載した事業の状況、経理の状況等に関する事項のうち、投資者の判断に重要な影響を及ぼす可能性のある事項には、以下のようなものがある。

なお、文中の将来に関する事項は、本発行登録追補書類提出日現在において当社グループが判断したものである。

(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る。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、当社グループの経営に影響を及ぼす可能性がある。

(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と見込まれており、企業の出張制限等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等プレジャー需要の減退が発生しているが、今後同様の状況が長期化する可能性がある。

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等が発生しているが、今後同様の状況が長期化する可能性がある。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に変更となっている。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・北海道路線の運航に影響が生じる可能性がある。

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当社の必要システムの稼働維持が出来なくなり、サービス提供や運航維持に影響を及ぼす可能性がある。

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

(3) 経営戦略に関わるリスク**フリート戦略に関わるリスク**

当社グループは、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、並びに三菱航空機社に対して発注しているが、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、当社グループの中長期的な事業に支障を及ぼす可能性がある。

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る。

1) ボーイング社への依存

当社は、平成23年12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87機中、68機をボーイング社に対して発注している。したがって、ボーイング社が財務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、当社グループのフリート戦略に沿った機材の調達ができず、当社グループの経営に影響を及ぼす可能性がある。

納期の遅延が重なっていたボーイング787型機は、日本時間の平成23年9月26日の初号機以降、平成24年1月31日までに五号機まで納入されているが、今後納入予定の同型機について、納期が大幅に遅延した場合には、当社グループの中長期的な事業に支障を来す可能性がある。

2) 機材開発計画の進行遅延等

当社は、フリード戦略に従って三菱航空機社が開発中の「MR」（三菱リージョナルジェット）」の導入を決定しているが、今後、同機の開発計画が予定通り進行せず、平成25年度以降に予定している同機材の納期に大幅な遅延等が発生した場合は、当社グループの中長期的な事業に支障を来す可能性がある。

発着枠に関わるリスク

平成22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、当社グループにおける最大のビジネスチャンスと捉え、各種投資や事業運営体制の整備を図っている。羽田空港の発着枠については、平成22年の増加分については既に配分済みであるが、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等については、詳細な内容が公表されておらず決まっていない。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、当社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」を目指すという当社グループの成長戦略に影響を与え、当社グループの経営計画の達成に影響を及ぼす可能性がある。

貨物事業戦略に関わるリスク

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る。

ＬＣＣ事業に関わるリスク

当社はＬＣＣ事業への参入を決定しているが、出資会社の経営悪化や同事業からの離脱、もしくは新規需要の創出ができない、または当社グループ便からの過度の旅客転移が発生する等、所期する効果が得られない可能性がある。

(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、当社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る。

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、当社グループにとって大きな負担となる。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る。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、四半期毎に計画数量を設定している。実際の取引は、1回当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実施している。

なお、平成23年度は対象数量の約6割のヘッジを行っているが、今後、更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、当社グループが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中長期的には当社グループの経営に影響を及ぼす可能性がある。

原油価格が急落した場合のリスク

当社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等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る。

(5) 新型インフルエンザ等の感染症に関わるリスク

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る。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、当社グループの経営に影響を及ぼす可能性がある。

また、感染力が強い新型インフルエンザ等が流行し、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強毒化した場合等は、事業継続面で影響を及ぼす可能性がある。

(6) 為替変動によるリスク

当社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等から、円安になった場合には収支に与える影響は少なくない。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る。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他、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る。

(7) 国際情勢等の影響によるリスク

現在、当社グループは北米・欧州・中国・アジア方面を中心に国際線を展開している。今後、当社就航地域で政情不安、国際紛争、大規模なテロ事件等が発生した場合、当該地域路線の需要の減少等により当社グループの経営に影響を及ぼす可能性がある。

(8) 法的規制に関わるリスク

当社グループは、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る。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決めに従った事業運営が求められている。さらに、当社グループの事業は、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る。

(9) 訴訟に関わるリスク

当社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、これらが当社グループの経営に影響を及ぼす可能性がある。また、当社は以下の事象について、今後訴訟の提起等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る。

米国における反トラスト法関連について

当社は平成18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・旅客輸送にかかわる価格調整等の容疑について、諸般の事情を総合的に勘案した結果、平成22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、平成23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る。

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である。

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当社に対し、貨物輸送に関して韓国公正取引法違反の容疑で平成21年10月に「審査報告書（Examiner's Report）」を發出し、その後、公聴会を経て平成22年5月に措置決定に関する公表を実施した。当社は、平成22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したが、処分の取消しを求め、ソウル高等法院へ平成22年12月に提訴している。

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、平成22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たが、平成23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た。

(10) 公租公課等に関わるリスク

航空事業に関する公租公課等には着陸料や航行援助施設利用料を始めとする空港使用料等があげられるが、平成22年度における空港使用料の総額はグループ全体で938億円に達している。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るが、今後、軽減措置の縮小・廃止が行われる可能性がある。

(11) 環境規制に関わるリスク

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（CO₂等）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等にかかわる数多くの国内・海外法規制が導入、または強化されつつある。当社グループは、これらの法規制を遵守するため多額のコストを負担しているが、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等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る。

(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、既存航空会社の合従連衡が進む等、大きな競争環境の変化が生じている。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㈱の経営動向等、今後、現在の競争環境や事業環境が大幅に変化した場合、当社グループの経営に影響を及ぼす可能性がある。

(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、当社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ない。かかる場合、当社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等のコスト削減を実施するとともに運賃・料金等にかかるコストを転嫁する必要がある。しかしながら、当社は国内外の同業他社の他、一部の路線については新幹線等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、当社グループの経営に影響を及ぼす可能性がある。

(14) 提携戦略が奏功しないリスク

当社は、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当社利用等様々な利益を得ている。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同で、平成23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）を開始している。なお、平成23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、平成23年度下半期より日欧間ネットワークにおいても共同事業を段階的に開始した。

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等には、提携効果が低下し、当社グループの経営に影響を及ぼす可能性がある。

(15) 運航リスク

航空機事故等

当社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、当社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当社グループの経営に大きな影響を及ぼす可能性がある。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当社グループの経営に影響を及ぼす可能性がある。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・買換え等に多額の費用が発生するが、これらの直接的費用の多くは航空保険にて填補される。

平成23年9月6日に当社140便(エアーニッポン(株)運航)の飛行姿勢が一時的に不安定になった件、ならびに平成24年2月5日に当社731便(エアーニッポン(株)運航)の機体後部が滑走路に接触した件については、現在国土交通省運輸安全委員会により原因の解析が続けられているが、今後、最終的な調査結果が発表される予定である。

耐空性改善通報等

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等が発出され、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る。また、法令に基づく耐空性改善通報等が発出されない場合であっても、社内規程等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もある。このような事態が発生した場合、当社グループの経営に影響を及ぼす可能性がある。

(16) 顧客情報漏洩リスク

当社グループは、ANAマイレージクラブの会員数約2,200万人(平成23年3月末日現在)に関わる会員情報を始め、膨大な顧客に関する情報を保持している。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る。当社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る。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るが、不正アクセスや業務上の過失等、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、当社グループの経営に影響を及ぼす可能性がある。

(17) 災害リスク

当社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、および当社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等により、東京地区において地震等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等の災害が発生した場合、当社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、当社の経営に重大な影響を及ぼす可能性がある。

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、火山噴火等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、当社グループの経営に影響を及ぼす可能性がある。

(18) コスト構造に関わるリスク

当社グループは、航空機材費および人件費等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る。

(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、運航管理、業務管理等、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る。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、信用失墜により当社グループの経営に影響を及ぼす可能性がある。また、当社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、その影響範囲は自社グループ内にとどまらない。

なお、大規模な停電または節電要請があった場合は、予約・運航管理等の当社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る。

(20) 財務に関わるリスク

資金調達コストの増加

当社グループは、機材調達等のため銀行借入・増資・社債発行等により資金調達を行っている。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等がなされた場合、もしくは当社の信用格付けが格下げされた場合等においては、当社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、当社グループの経営に影響を及ぼす可能性がある。

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等には、減損処理が必要となる可能性がある。

第3【参照書類を縦覧に供している場所】

全日本空輸株式会社本店

（東京都港区東新橋一丁目5番2号）

株式会社東京証券取引所

（東京都中央区日本橋兜町2番1号）

株式会社大阪証券取引所

（大阪府中央区北浜一丁目8番16号）

第四部【保証会社等の情報】

該当事項なし