

【表紙】

【提出書類】	有価証券届出書
【提出先】	関東財務局長
【提出日】	2020年11月6日
【会社名】	日本航空株式会社
【英訳名】	Japan Airlines Co., Ltd.
【代表者の役職氏名】	代表取締役社長執行役員 赤坂 祐二
【本店の所在の場所】	東京都品川区東品川二丁目4番11号
【電話番号】	03-5460-3121（代表）
【事務連絡者氏名】	財務部長 木藤 祐一郎
【最寄りの連絡場所】	東京都品川区東品川二丁目4番11号
【電話番号】	03-5460-3121（代表）
【事務連絡者氏名】	財務部長 木藤 祐一郎
【届出の対象とした募集有価証券の種類】	株式
【届出の対象とした募集金額】	その他の者に対する割当 15,428,641,224円 （注） 募集金額は、発行価額の総額であり、2020年10月30日 （金）現在の株式会社東京証券取引所における当社普通 株式の終値を基準として算出した見込額であります。
【安定操作に関する事項】	該当事項はありません。
【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）

第一部【証券情報】

第1【募集要項】

1【新規発行株式】

種類	発行数	内容
普通株式	9,130,400株	完全議決権株式であり且つ、権利内容に何ら限定のない当社の標準となる株式です。 単元株式数は100株です。

(注) 1 2020年11月6日(金)開催の取締役会決議によります。

- 2 本募集とは別に、当社は2020年11月6日(金)開催の取締役会において、当社普通株式の日本国内における募集(以下「国内一般募集」という。)及び海外市場(ただし、米国においては1933年米国証券法に基づくルール144Aに従った適格機関投資家に対する販売のみとする。)における募集(以下「海外募集」という。)を行うことを決議しております。また、国内一般募集にあたり、その需要状況等を勘案した上で、国内一般募集の事務主幹事会社である大和証券株式会社が当社株主から9,130,400株を上限として借入れる当社普通株式の日本国内における売出し(以下「オーバーアロットメントによる売出し」という。)を行う場合があります。

国内一般募集及び海外募集等の内容につきましては、後記「募集又は売出しに関する特別記載事項 1 国内市場及び海外市場における当社普通株式の募集及び売出しについて」をご参照下さい。

- 3 本募集は、オーバーアロットメントによる売出しに関連して、大和証券株式会社を割当先として行う第三者割当増資(以下「本第三者割当増資」という。)であります。

オーバーアロットメントによる売出し等の内容につきましては、後記「募集又は売出しに関する特別記載事項 2 オーバーアロットメントによる売出し等について」をご参照下さい。

- 4 なお、当社は、普通株式のほか、第1種優先株式、第2種優先株式、第3種優先株式及び第4種優先株式(以下「優先株式」と総称する。)についての定めを定款に定めています。優先株式の単元株式数は普通株式と同数の100株であり、優先株主は、株主総会において議決権を行使することができません。これは、優先株式を配当金や残余財産の分配について優先権を持つ代わりに議決権がない内容としたことによるものです。

- 5 当社の定める振替機関の名称及び住所は、以下のとおりであります。

名称：株式会社証券保管振替機構

住所：東京都中央区日本橋茅場町二丁目1番1号

2【株式募集の方法及び条件】

(1)【募集の方法】

区分	発行数	発行価額の総額(円)	資本組入額の総額(円)
株主割当	-	-	-
その他の者に対する割当	9,130,400株	15,428,641,224	7,714,320,612
一般募集	-	-	-
計(総発行株式)	9,130,400株	15,428,641,224	7,714,320,612

(注)1 本募集は、前記「1 新規発行株式」(注)3に記載のとおり、オーバーアロットメントによる売出しに関連して、大和証券株式会社を割当先として行う第三者割当の方法によります。なお、当社と割当予定先との関係等は以下のとおりであります。

割当予定先の氏名又は名称	大和証券株式会社
割当株数	9,130,400株
払込金額の総額	15,428,641,224円
割当が行われる条件	後記「募集又は売出しに関する特別記載事項 2 オーバーアロットメントによる売出し等について」に記載のとおり

- 資本組入額の総額は、会社法上の増加する資本金の額であり、会社計算規則第14条第1項に従い算出される資本金等増加限度額の2分の1の金額とし、計算の結果1円未満の端数が生じたときは、その端数を切り上げるものとします。また、増加する資本準備金の額は、資本金等増加限度額から増加する資本金の額を減じた額とします。
- 発行価額の総額、資本組入額の総額及び払込金額の総額は、2020年10月30日(金)現在の株式会社東京証券取引所における当社普通株式の終値を基準として算出した見込額であります。

(2)【募集の条件】

発行価格(円)	資本組入額(円)	申込株数単位	申込期間	申込証拠金(円)	払込期日
未定 (注)1	未定 (注)1	100株	2020年12月22日(火)	該当事項はありません。	2020年12月23日(水)

- (注)1 発行価格については、2020年11月18日(水)から2020年11月25日(水)までの間のいずれかの日(以下「発行価格等決定日」という。)に国内一般募集において決定される発行価額と同一の金額といたします。なお、資本組入額は資本組入額の総額を本第三者割当増資の発行数で除した金額とします。
- 本第三者割当増資においては全株式を大和証券株式会社に割当て、一般募集は行いません。
 - 大和証券株式会社は、後記「募集又は売出しに関する特別記載事項 2 オーバーアロットメントによる売出し等について」に記載の取得予定株式数につき申込みを行い、申込みを行わなかった株式については失権となります。
 - 申込みの方法は、申込期間内に後記申込取扱場所へ申込みをし、払込期日に後記払込取扱場所へ発行価格を払込むものとします。

(3)【申込取扱場所】

場所	所在地
日本航空株式会社 本店	東京都品川区東品川二丁目4番11号

(4)【払込取扱場所】

店名	所在地
株式会社みずほ銀行 本店	東京都千代田区大手町一丁目5番5号
株式会社三菱UFJ銀行 本店	東京都千代田区丸の内二丁目7番1号

3【株式の引受け】

該当事項はありません。

4【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(円)	発行諸費用の概算額(円)	差引手取概算額(円)
15,428,641,224	72,000,000	15,356,641,224

(注) 1 発行諸費用の概算額には、消費税等は含まれておりません。なお、発行諸費用の概算額は、登録免許税、株式会社東京証券取引所に対して支払う新株式発行に係る上場費用、弁護士報酬その他の諸費用の見積額を合計したものです。

2 払込金額の総額は、2020年10月30日(金)現在の株式会社東京証券取引所における当社普通株式の終値を基準として算出した見込額であります。

(2)【手取金の使途】

上記差引手取概算額上限15,356,641,224円については、本第三者割当増資と同日付をもって当社取締役会で決議された国内一般募集の手取概算額102,321,058,776円及び海外募集の手取概算額上限50,301,300,000円と合わせた手取概算額合計上限167,979,000,000円について、2023年3月末までに、80,000百万円をCO2排出量削減を加速させ、社会的課題解決実現のための投資資金に、2023年3月末までに、15,000百万円をポストコロナにおける事業構造変革のための投資資金に、2023年3月末までに、5,000百万円をポストコロナにおける社会的ニーズに対応するための投資資金に、2023年3月末までに、残額を当社の有利子負債の返済資金に充当する予定です。

なお、上記の各目的のための資金充当実施までの間は、必要に応じ円貨定期預金で当該資金の運用を行います。

今般の資金調達背景及び目的

当社グループは2012年9月の株式上場以来、規模を問わず収益性を重視する経営方針のもとリスク耐性の強化に努め、2019年度までの8期累計での営業利益率は12.7%、2019年度末の自己資本比率は58.9%(いずれも日本基準)と、世界の航空会社の中でも最高水準の財務健全性を確立してまいりました。しかしながら、2020年1月以降の新型コロナウイルス感染拡大により、国際旅客需要はほぼ消失し、国内旅客需要もこれまで経験したことのない大幅な減少に見舞われました。その結果、当社グループの2020年度の業績は大幅な損失を見込むこととなり、自己資本の減少による財務体質の悪化が避けられない状況となっております。

このような経営環境の中で、当社グループは、機動的に供給調整を行うことで運航費用を削減しつつ固定費の削減を進める一方、設備投資の大幅な抑制により資金支出の縮減に努め、同時に機動的な資金調達を実施し、2020年2月以降、新型コロナウイルス感染拡大が顕在化してからこれまでの間に、約3,000億円を新たに借入れました。また、2,000億円の未使用のコミットメントラインを確保しておりますが、追加で1,000億円のコミットメントラインを設定し、合計3,000億円とする予定です。これらの施策により、十分な手元流動性の確保に努めています。

日本国内においては、感染拡大を防止しつつ経済活動を再開していく過程で国内旅客需要は徐々に回復傾向にあります。国際旅客需要は現時点において回復の見通しが立っておらず、航空需要の回復には相当な時間を要するものと見込まれます。当社グループは、これまで積み上げてきた健全な財務体質により、新型コロナウイルス感染拡大の影響が長期化した場合でも、必要十分な手元流動性を確保する能力は保持しているものの、今後更に多額の有利子負債を増加させていけば財務健全性は損なわれることとなり、新型コロナウイルス感染終息後における激変する経営環境への対応や、成長戦略を描くことが困難になります。

当社グループが営む航空運送事業は、重要な社会基盤の一部となっており、ポストコロナのニューノーマルにおいても、観光立国・地方活性化といった社会的課題の実現のための重要な役割を担っていることに変わりはありません。当社グループは、こうした社会的使命を果たす能力を更に強化していくために、下記の経営課題に取り組んでまいります。

ニューノーマルに向けた下記の取り組みは、2021年3月期第2四半期報告書にてお知らせしたとおりの内容であり、詳細については、2021年3月に発表を予定している次期中期経営計画においてお示ししてまいります。

1. 財務体質の再構築

雇用の維持を前提に、徹底したコスト構造改革、収益性の向上、投資の圧縮により、早期に健全な財務体質を再構築し、リスク耐性の維持強化を図ってまいります。

2. 安全・安心の向上

新しい社会のニーズである高度な清潔性と非接触性を追求したサービスを推進し、安全・安心の向上に努めてまいります。

3. 事業構造の見直し

ポストコロナにおける航空需要の伸びの一時的な減退や、業務及び観光需要の動向が大きく変化する可能性に備え、需要動向に合わせた国際線の事業規模の見直し、フルサービスキャリア分野とLCC分野のポートフォリオの見直しなど、抜本的な事業構造の見直しを進めてまいります。

また、航空需要への依存度の低い新たな事業を新たな収益の柱に育成していくとともに、事業の選択と集中を行うことで、リスク耐性を強化してまいります。

4. 社会的課題への取り組み加速

グローバルなリスクへの関心が高まっている中で、航空会社として環境問題に正面から向き合い、2050年までにCO₂排出量実質ゼロを目指してまいります。

新型コロナウイルス感染拡大による影響の長期化に耐え、ポストコロナのニューノーマルにおいて航空会社が果たすべき社会的使命に対応する経営力を涵養していくには、単にこの危機的状況下を生き残るだけでなく、基礎的な経営力である財務体質の改善を一刻も早く成し遂げ、社会に必要とされる航空会社に進化・発展していくための資金需要に遅滞なく対応できる能力を維持拡充していかなければなりません。そのためには、流動性の確保だけでは十分でなく、毀損した財務体質の早期回復が喫緊の課題となっております。

当社グループは、財務体質の早期の改善を図りつつ、上述したような戦略目標に必要な規模の資金を確保すべく、新株式発行を決断いたしました。

当社グループは、安全運航と新型コロナウイルス感染拡大の防止に万全を期し、今回の資金調達及び財務基盤の拡充並びにポストコロナのニューノーマルを見据えた上記施策を速やかに実行することによって、中長期的な成長の基盤を早期に確立して、企業価値の最大化を実現し、株主の皆さまをはじめとする全てのステークホルダーの利益の最大化に努めてまいります。

国内一般募集、海外募集及び本第三者割当増資に係る調達金額(以下「本調達金額」という。)については、当社グループのポストコロナにおける事業構造見直し、安全・安心の向上及び社会的課題の取り組み加速のための資金並びに有利子負債削減による財務体質の再構築のための資金に充当する予定です。これにより、当社グループの中長期的な成長の実現、社会的課題の解決及びリスク耐性強化に資する非航空事業の育成に積極的に取り組むための強固な経営基盤を整備してまいります。

ポストコロナにおける事業構造見直し、安全・安心の向上及び社会的課題の取り組み加速のために必要な投資(以下「ポストコロナに向けての投資」という。)の詳細については以下の()のとおりです。また、有利子負債削減による財務体質の再構築の詳細については以下の()のとおりです。

() ポストコロナに向けての投資

CO₂排出量削減を加速させ、社会的課題解決実現のための投資

本調達金額の一部を、2023年3月末までに、燃費効率に優れ、CO₂排出量が経年同規模機材に比べ、約25%(航空機メーカーによる運航データからの検証結果)削減可能な、エアバスA350型航空機の導入のための投資資金(手付金、前払い金及び予備部品に関する費用を含む。ただし、航空機リースによる導入等の他の資金調達手段による調達額を除く。)に充当する予定です。

当社グループの国内線及び国際線の主力航空機であるボーイング777型航空機を、省燃費であり運航効率の高いエアバスA350型航空機へと更新することによって、CO₂排出量の削減を図ると同時に、燃費向上、整備費抑制及び顧客選好性向上による収益性の向上を実現したいと考えています。

なお、上記航空機に関する設備投資計画は、2020年3月期有価証券報告書に記載されている、2013年10月にエアバス社と締結した航空機調達契約によって導入が決定された航空機の一部を購入するためのものであり、本有価証券届出書提出日(2020年11月6日)以降に、25機(確定発注分のみ。また、オプション契約分を含まない。)を導入する予定となっております。

ポストコロナにおける事業構造変革のための投資

本調達金額の一部を、ポストコロナの国際線航空需要の変化に対応すべく、早期の需要の回復及び更なる成長が見込まれる観光需要や、成長性の高いVFR(Visit Friends and Relativesの略語であり、友人及び親族に対する訪問をいう。)需要への対応を強化することを目的として、ローコストキャリア事業(以下「LCC事業」という。)を強化するための投資資金に充当する予定です。

具体的には、当社は、2023年3月末までに5,000百万円を当社の100%子会社であり中長距離国際線LCC事業を展開する株式会社ZIPAIR Tokyo(以下「ZIPAIR Tokyo」という。)において使用予定の航空機に対する設備投資資金(航空機の改修費用)に充当する予定です。当社は、当社が保有する航空機2機をZIPAIR Tokyo仕様に変更したうえで同社に対して賃貸する予定です。加えて、当社は、2023年3月末までに、10,000百万円を当社の業務提携相手であり、国内線・短距離国際線LCC事業を展開するジェットスター・ジャパン株式会社(以下「ジェットスター・ジャパン」という。当社は同社に対して50%を出資している。)及び日本=中国間のLCC事業を展開する春秋航空日本株式会社(以下「春秋航空日本」という。当社は同社に対して少額を出資している。)に対する投融資資金に充当する予定です。また、ジェットスター・ジャパン及び春秋航空日本は、2023年3月末までに、当該投融資資金を、安定的な事業運営を実現するための資金に充当する予定です。当社が実施するZIPAIR Tokyo、ジェットスター・ジャパン及び春秋航空日本に対する投融資により、経営強化策の推進及び事業提携強化を図り、当社グループのLCC事業ポートフォリオ拡充を実現したいと考えています。

ポストコロナにおける社会的ニーズに対応するための投資

本調達金額の一部を、ポストコロナにおいて社会が求める高度な清潔性、非接触化及びモバイル化を推進することを目的として、安全・安心の向上のための投資資金に充当する予定です。

当社は、これまで空港における諸手続きの簡素化・迅速化を目的とした「SMART AIRPORT」化を推進してまいりましたが、ポストコロナにおける社会的なニーズである、清潔性、非接触化及びモバイル化を一層強化するため、2023年3月末までに、5,000百万円を「SMART AIRPORT」化のための設備投資資金に充当する予定です。当社は、ポストコロナの社会的ニーズに対して素早く適応することによって、顧客選好性の向上及び空港における人的生産性向上を実現したいと考えています。

() 有利子負債削減による財務体質の再構築

当社の有利子負債の返済については、社債償還、借入金返済及び航空機リースの返済として、2020年度に30,000百万円、2021年度に50,000百万円、2022年度に50,000百万円を予定しており、その一部に本調達資金を順次充当する予定です。また、当社を取り巻く事業環境が改善し、再び航空運送事業から十分なキャッシュ・フローを安定的に創出できるようになり、リスク耐性が強化されたと判断した場合には、債務の返済を加速することで、早期に財務体質の再構築を実現してまいります。

第2【売出要項】

該当事項はありません。

【募集又は売出しに関する特別記載事項】

1 国内市場及び海外市場における当社普通株式の募集及び売出しについて

当社は、2020年11月6日(金)開催の取締役会において、本第三者割当増資とは別に、当社普通株式の日本国内における募集(国内一般募集)及び海外市場(ただし、米国においては1933年米国証券法に基づくルール144Aに従った適格機関投資家に対する販売のみとする。)における募集(海外募集)並びに当社普通株式の日本国内における売出し(オーバーアロットメントによる売出し)を行うことを決議しております。

公募による新株式発行の発行株式総数は90,869,600株であり、国内一般募集株数60,869,600株及び海外募集株数30,000,000株(海外引受会社の買取引受けの対象株数26,087,000株及び海外引受会社に付与する追加的に発行する当社普通株式を買取る権利の対象株数3,913,000株)を目処に募集を行います。その最終的な内訳は、需要状況等を勘案した上で発行価格等決定日に決定されます。

オーバーアロットメントによる売出し等の内容につきましては、後記「2 オーバーアロットメントによる売出し等について」をご参照下さい。

2 オーバーアロットメントによる売出し等について

当社は、2020年11月6日(金)開催の取締役会において、本第三者割当増資とは別に、国内一般募集及び海外募集を行うことを決議しておりますが、国内一般募集にあたり、その需要状況等を勘案した上で、国内一般募集の事務主幹事会社である大和証券株式会社が当社株主から9,130,400株を上限として借入れる当社普通株式の日本国内における売出し(オーバーアロットメントによる売出し)を行う場合があります。本第三者割当増資は、オーバーアロットメントによる売出しに関連して、大和証券株式会社が上記当社株主より借入れた株式(以下「借入れ株式」という。)の返却に必要な株式を取得させるために行われます。

また、大和証券株式会社は、国内一般募集及びオーバーアロットメントによる売出しの申込期間の終了する日の翌日から2020年12月18日(金)までの間(以下「シンジケートカバー取引期間」という。)、借入れ株式の返却を目的として、株式会社東京証券取引所においてオーバーアロットメントによる売出しに係る株式数を上限とする当社普通株式の買付け(以下「シンジケートカバー取引」という。)を行う場合があります。大和証券株式会社がシンジケートカバー取引により取得した全ての当社普通株式は、借入れ株式の返却に充当されます。なお、シンジケートカバー取引期間内において、大和証券株式会社の判断でシンジケートカバー取引を全く行わず、又はオーバーアロットメントによる売出しに係る株式数に至らない株式数でシンジケートカバー取引を終了させる場合があります。

さらに、大和証券株式会社は、国内一般募集及びオーバーアロットメントによる売出しに伴って安定操作取引を行うことがあり、かかる安定操作取引により取得した当社普通株式の全部又は一部を借入れ株式の返却に充当することがあります。

オーバーアロットメントによる売出しに係る株式数から、安定操作取引及びシンジケートカバー取引によって取得し借入れ株式の返却に充当する株式数を減じた株式数(以下「取得予定株式数」という。)について、大和証券株式会社は本第三者割当増資に係る割当てに応じ、当社普通株式を取得する予定であります。そのため本第三者割当増資における発行数の全部又は一部につき申込みが行われず、その結果、失権により本第三者割当増資における最終的な発行数そのものが減少し、又は発行そのものが全く行われない場合があります。

大和証券株式会社が本第三者割当増資に係る割当てに応じる場合には、大和証券株式会社はオーバーアロットメントによる売出しにより得た資金をもとに取得予定株式数に対する払込みを行います。

なお、安定操作取引及びシンジケートカバー取引について、大和証券株式会社は、みずほ証券株式会社及び三菱UFJモルガン・スタンレー証券株式会社と協議の上、これらを行います。

第3【第三者割当の場合の特記事項】

該当事項はありません。

第4【その他の記載事項】

該当事項はありません。

第二部【公開買付けに関する情報】

該当事項はありません。

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71期（自 2019年4月1日 至 2020年3月31日） 2020年6月22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72期第1四半期（自 2020年4月1日 至 2020年6月30日） 2020年8月4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72期第2四半期（自 2020年7月1日 至 2020年9月30日） 2020年11月2日関東財務局長に提出

4【臨時報告書】

1の有価証券報告書提出後、本有価証券届出書提出日（2020年11月6日）までに、金融商品取引法第24条の5第4項及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2020年6月22日に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、本有価証券届出書提出日（2020年11月6日）までに、金融商品取引法第24条の5第4項及び企業内容等の開示に関する内閣府令第19条第2項第1号の規定に基づく臨時報告書を2020年11月6日に関東財務局長に提出

（注） なお、発行価格等決定日に本5の臨時報告書の訂正報告書が関東財務局長に提出されます。

第2【参照書類の補完情報】

上記に掲げた参照書類としての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」と総称する。）に記載された「事業等のリスク」について、当該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、当該有価証券報告書等の提出日以後、本有価証券届出書提出日（2020年11月6日）までの間において変更及び追加がありました。以下の内容は、当該「事業等のリスク」を一括して記載したものであり、当該変更及び追加箇所については_____ 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、当該事項は本有価証券届出書提出日現在においてもその判断に変更はなく、新たに記載すべき将来に関する事項もありません。また、当該有価証券報告書等に記載された将来に関する事項については、その達成を保証するものではありません。

〔事業等のリスク〕

投資者の投資判断に重要な影響を及ぼす可能性のある事項には、定期航空運送事業および不定期航空運送事業を中心とする当社グループの事業の内容に鑑み、当社グループにおいては次のようなリスクが存在しております。ただし、これらは当社グループに関する全てのリスクを網羅したのではなく、記載された事項以外の予見しがたいリスクも存在します。また、本項においては、将来に関する事項が含まれておりますが、当該事項は本有価証券届出書提出日（2020年11月6日）現在において判断したものです。

(1) 世界的な疫病の蔓延、自然災害や気候変動に関わるリスク

全世界的な疫病の蔓延拡大に関わるリスク

当社グループは、日本および世界各地に航空運送事業を展開しております。2020年初頭から全世界規模で感染が拡大している新型コロナウイルス（COVID-19）の感染拡大のように、未知の疫病の世界的な拡大が発生した場合には、各国政府による入境制限や移動の制限・自粛要請といった人の移動に関する規制の発動や、企業や利用者の感染防止を目的とした自発的な航空機利用の回避により、航空旅客需要は大幅に減少する可能性があります。当社グループが営む航空運送事業は、航空機や人件費等の固定費比率が高いことから、短期的な需要の急減は、当社グループを含む航空事業者の業績に重大な影響を及ぼす可能性があります。

自然災害や気候変動に関わるリスク

当社グループの航空機の利用者の過半数は羽田空港および成田空港を発着する航空機を利用しており、当社グループの事業における羽田・成田両空港の位置付けは極めて重要です。また、当社グループの運航管理・予約管理等、航空機の運航に重要な情報システムセンター、ならびに全世界の航空機の運航管理やスケジュール統制等を実施する「IOC（Integrated Operations Control）」は東京地区に設置しています。

そのため、東京地区を含む首都圏において大規模な震災や火山の噴火等が発生した場合もしくは当該重要施設において火災やテロ攻撃等の災害が発生し、羽田・成田両空港の長期間閉鎖や、当社グループの情報システムやIOCの機能が長期間停止した場合、当社グループの経営に重大な影響を及ぼす可能性があります。

IOCの機能停止への対応策として、大阪国際空港内にオペレーションコントロールの一部機能を移管し24時間稼働させておりますが、その機能は東京地区のIOCの機能の全てを代替できるものではありません。

また、地球温暖化等に起因する気候変動に起因し、日本国内において大規模な自然災害の発生頻度が多くなるような場合には、当社グループの業績に影響を及ぼす可能性があります。

(2) 国際情勢や経済動向等の外部経営環境に関わるリスク

外部経営環境に関わるリスク

当社グループは、日本および世界各地に航空運送事業を展開しており、航空需要は、世界の経済動向、テロ攻撃や地域紛争、戦争等により大幅に減少し、当社グループの業績に影響を及ぼす可能性があります。また、当社グループの業務は、整備業者、空港職員、航空保安官、燃油取扱業者、手荷物取扱者、警備会社等の第三者の提供するサービスに一定程度依存しており、第三者が、当社グループの事業運営に影響を及ぼす可能性があります。

競争環境に関わるリスク

当社グループは、国内および海外において、路線、サービスおよび料金に関して激しい競争に直面しています。国内線では、既存の航空会社との競争に加え、LCCを含む低コストキャリアや新幹線との競争、国際線では、海外および日本の主要航空会社との競争が激化しており、それに加えて海外および日本の航空会社によって形成されるアライアンス、コードシェアおよびマイレージ提携が、国際線における競争を激化させています。上述のように、現在の当社グループ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ります。

当社グループは、a) 共同事業、b) 複数の航空会社によるアライアンスへの加盟、c) コードシェア提携、d) マイレージ提携等、様々な形式で世界中の航空会社との提携を展開しております。これらの提携パートナーの経営状況や、提携関係に大きな変化が生じた場合には、当社グループの提携戦略に影響を及ぼす可能性があります。

(3) 航空機導入に関わるリスク

当社グループは、航空運送事業において、燃費効率に優れた新型機への更新や機種統合による効率化を目指し、ボーイング社、エアバス社、ATR社、三菱航空機株式会社に対して航空機を発注しておりますが、これらの航空機メーカーの技術上・財務上・その他の理由により納期が遅延した場合、当社グループの機材計画は変更を余儀なくされ、当社グループの中長期的な事業に影響を及ぼす可能性があります。

(4) 市況変動に関わるリスク

燃油価格の変動に関わるリスク

当社グループの業績は、燃油価格の変動により影響を受けます。当社グループは、燃油価格の上昇分を一部燃油特別付加運賃として顧客に転嫁しておりますが、これは燃油価格の変動を直ちに反映することができず、また、顧客に全てを転嫁することは困難です。また、当社グループは、燃油価格の変動リスクを軽減するため、原油のヘッジ取引を行っておりますが、原油価格が短期間で急落した場合、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直ちに業績に反映することができず、短期的な当社グループの業績の改善に寄与しない可能性があります。

為替変動に関わるリスク

当社グループは、日本国外においても事業を展開しており、外貨建により、収益の一部を受領し費用の一部を支払っています。特に当社グループにおける主要な費用である航空機燃料の価格の大半は米ドルに連動した金額となることから、当社グループにおいては米ドルの為替変動による影響は収益よりも費用が大きくなっております。これら為替変動による収支変動を軽減する目的で、収入で得た外貨は外貨建の支出に充当することを基本とし、加えてヘッジ取引を行っております。また航空機価格の大半は米ドルに連動した金額となることから、資産計上額および減価償却費が為替変動により増減するリスクがあります。これら為替変動によるリスクを軽減する目的で為替取得機会の分散を図るべくヘッジ取引を行っております。

資金・金融市場に関わるリスク

当社グループは、航空機の購入等の多額の設備投資を必要としており、その資金需要に応じる為に金融機関や市場からの資金調達を行う可能性があります。当社グループの資金調達能力や資金調達コストについては、資金・金融市場の動向や当社グループの信用力の変動等により、資金調達の制約や資金調達コストの上昇を招く可能性があります。

(5) 航空安全に関わるリスク

当社グループでは、航空機の運航の安全性の確保のため、日々様々な取り組みを実施しておりますが、ひとたび死亡事故を発生させてしまった場合、当社グループの運航の安全性に対する顧客の信頼および社会的評価が失墜するだけでなく、死傷した旅客等への補償等に対応しなければならないことから、当社グループの業績に極めて深刻な影響を与える可能性があります。さらに、当社グループや、当社グループが運航する型式の航空機、また当社のコードシェア便において安全問題が発生した場合、当社グループの運航の安全性に対する顧客の信頼および社会的評価が低下し、当社グループの業績に影響を与える可能性があります。なお、航空事故に伴う各種損害の軽減、ならびに被災者への確実な賠償を行う目的で、現在業界水準と同程度の補償額・補償範囲の損害賠償保険に加入しております。

(6) 法的規制・環境規制、訴訟に関わるリスク

当社グループの事業は、様々な側面において、国際的な規制ならびに政府および地方自治体レベルの法令および規則に基づく規制に服しています。これらの規制の変化等により、当社グループの事業がさらに規制され、また、大幅な費用の増加が必要となる可能性があります。

法的規制に関わるリスク

当社グループは、航空法をはじめとする航空事業関連法令、二国間航空協定を含む条約その他の国際的取り極め、独占禁止法その他諸外国の類似の法令、ならびに着陸料等の公租公課等の定めに基づき事業を行っておりますが、これらに変更が生じた場合や、法令に基づき耐空性改善通報等が発出された場合、当社グループの業績に影響を及ぼす可能性があります。また、今後、羽田空港・成田空港の発着枠の割当てや運航開始時期等が、当社グループの業績に影響を与える可能性があります。

環境規制に関わるリスク

近年、温暖化防止を始めとした地球環境に係わる企業の社会的責任が高まるなか、CO₂排出量、騒音、有害物質等に関する環境規制が強化されています。今後、2020年度以降における温室効果ガス排出量取引制度等、温室効果ガス排出への課金等費用負担を伴う環境規制のさらなる強化等が行われた場合、当社グループの業績に影響を及ぼす可能性があります。

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事業または業績に影響を及ぼす可能性があります。また、当社グループは訴訟の提起等を受けており、事態の進展によっては、追加的な支出や引当金の計上により当社グループの業績に影響を及ぼす可能性があります。

(7) IT（情報システム）、顧客情報の取り扱いに関わるリスク

当社グループは、業務の多くを情報システムに依存しています。コンピュータ・プログラムの不具合やコンピュータ・ウィルス等のサイバー攻撃によって情報システムに様々な障害が生じた場合には、重要なデータの喪失に加えて、航空機の運航に支障が生じる等、当社グループの経営に影響を及ぼす可能性があります。また、情報システムを支える電力、通信回線等のインフラや、メールコミュニケーション等の当社が利用するクラウドサービスに大規模な障害が発生した場合、当社グループの業務に重大な支障をきたす可能性があります。

また、当社グループが保有する顧客の個人情報取り扱い不備または不正アクセス等により漏洩した場合には、当社グループの事業、システムまたはブランドに対する社会的評価が傷つけられ、顧客および市場の信頼が低下して、当社グループの事業運営や業績に影響を及ぼす可能性があります。

(8) 人材・労務に関わるリスク

当社グループの事業運営には、航空機の運航に関連して法律上要求される国家資格を始めとする各種の資格や技能を有する人材の確保が必要ですが、当社グループの従業員がその業務に必要なこれらの資格や技能を取得するまでには相応の期間を要することから、当社グループが想定する人員体制に必要な時期に確保できない場合には、当社グループの事業運営が影響を受ける可能性があります。

また、当社グループの従業員の多くは労働組合に所属しておりますが、当社グループの従業員による集団的なストライキ等の労働争議が発生した場合には、当社グループの航空機の運航に影響を受ける可能性があります。

第3【参照書類を縦覧に供している場所】

日本航空株式会社本店
(東京都品川区東品川二丁目4番11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)

第四部【提出会社の保証会社等の情報】

該当事項はありません。

第五部【特別情報】

該当事項はありません。