

【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27日
【会社名】	ANAホールディングス株式会社
【英訳名】	ANA HOLDINGS INC.
【代表者の役職氏名】	代表取締役社長 片野坂 真哉
【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】	グループ総務部長 植野 素明
【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)1001
【事務連絡者氏名】	グループ総務部長 植野 素明
【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 32,644,078,800円 (注) 募集金額は、発行価額の総額であり、2020年11月19日 (木)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)

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	13,690,000株	権利内容に何ら限定のない当社における標準となる株式 単元株式数 100株

(注) 1 2020年11月27日(金)開催の取締役会決議によります。

- 2 本募集とは別に、2020年11月27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に限る。)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野村證券株式会社が当社株主から13,690,000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、野村證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 振替機関の名称及び住所

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

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	13,690,000株	32,644,078,800	16,322,039,400
一般募集	-	-	-
計(総発行株式)	13,690,000株	32,644,078,800	16,322,039,400

(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、野村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		野村証券株式会社	
割当株数		13,690,000株	
払込金額		32,644,078,800円	
割当予定先の内容	本店所在地	東京都中央区日本橋一丁目13番1号	
	代表者の氏名	代表取締役社長 森田 敏夫	
	資本金の額	10,000百万円	
	事業の内容	金融商品取引業	
	大株主	野村ホールディングス株式会社 100%	
当社との関係	出資関係	当社が保有している割当予定先の株式の数	-
		割当予定先が保有している当社の株式の数(2020年9月30日現在)	47,187株
	取引関係	国内一般募集の事務主幹事会社であります。	
	人的関係	-	
当該株券の保有に関する事項		-	

- 2 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。
- 3 発行価額の総額、資本組入額の総額及び払込金額は、2020年11月19日(木)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	2021年1月12日(火)	該当事項なし	2021年1月13日(水)

(注)1 発行価格及び資本組入額については、2020年12月7日(月)から2020年12月9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格及び資本組入額とそれぞれ同一の金額といたします。

- 2 本第三者割当増資においては全株式を野村證券株式会社に割当て、一般募集は行いません。
- 3 野村證券株式会社は、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。
- 4 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
ANAホールディングス株式会社 本店	東京都港区東新橋一丁目5番2号

(4)【払込取扱場所】

店名	所在地
株式会社三井住友銀行 本店営業部	東京都千代田区丸の内一丁目1番2号

3【株式の引受け】

該当事項なし

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)
32,644,078,800	159,000,000	32,485,078,800

(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。

- 2 払込金額の総額は、2020年11月19日(木)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32,485,078,800円については、本第三者割当増資と同日付をもって取締役会で決議された国内一般募集の手取概算額216,670,521,200円及び海外募集の手取概算額上限82,971,200,000円と合わせ、手取概算額合計上限332,126,800,000円について、200,000,000,000円を2023年3月末までに、中長期的な成長原資として、需給適合対応力の向上(1)と環境負荷の低減(2)を実現するボーイング787型機(787-9型機及び787-10型機)の購入を含む設備投資資金に充当し、残額が生じた場合は、リスク耐性を高めるための財務基盤の強化として、2023年3月末までに長期債務の返済資金に充当する予定であります。

なお、第三部 参照情報 第1 参照書類の1 有価証券報告書(第70期)「第一部 企業情報 第3 設備の状況 3 設備の新設、除却等の計画 (1)設備の新設、拡充の計画」に記載の航空事業における設備投資計画のうち、ボーイング787型機についての設備投資計画については、2020年10月31日現在下表のとおりであります。また、所要資金の調達方法欄については、今回の増資資金を含めて記載しております。

設備の名称	数量	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)	発注年月	完成・引渡年月	所要資金の 調達方法
ボーイング 787型機	24	429,683	49,749	379,934	2012年8月 及び 2020年3月	2020年 11月以降	自己資金・ 借入金・社 債発行及び 増資資金

- (注) 1. 航空機については当社における設備投資の計画です。なお、最適なフリート体制を構築する観点から、設備投資計画を常に見直しており、航空旅客・航空貨物市場の動向、空港の発着枠・運航スケジュール、当社の財務状況、航空機製造者との交渉状況等によっては、具体的な設備投資が記載の内容から異なる可能性があります。
2. 今後の投資予定金額は予算上の換算レート(1ドル=110.00円)で算出しています。また、為替の変動等により、今後の投資予定額等に大幅な変更の可能性があります。
3. 金額は百万円未満の端数を切り捨てて表示しています。

当社グループは、2020年春の首都圏空港発着枠の拡大を見据え、訪日外国人需要等の旅客需要の増加に対応すべく国際線事業を拡大し、2019年3月期まで4期連続で営業利益において最高益を更新してきました。しかしながら、2020年3月期第4四半期以降、新型コロナウイルス感染症拡大の影響によって、国際線及び国内線の旅客需要が急激且つ大幅に減少するという厳しい経営環境に直面しております。機動的に資金調達を実施しながら、需要動向を踏まえた供給調整による変動費の抑制や人件費を中心とした固定費の緊急的な削減に取り組み、同時に設備投資の大幅な抑制を行うなど、様々な自助努力を行ってまいりましたが、2021年3月期は、過去に例を見ない大幅な赤字を計上せざるを得ない見通しです。

このような状況を踏まえ、当社グループは、2020年10月27日に「事業構造改革」を取り纏めました。航空事業を中心に当社グループの事業を見直すことで、感染症の再来にも耐え得る強靱な企業グループに生まれ変わることを目指します。

< 事業構造改革の主な内容 >

1. ANA・Peachの主体的な改革と第3ブランドの設立
2. コスト構造の抜本的な見直し
3. 顧客データ資産プラットフォーム事業の創設

コロナ禍を受けて、社会や人々の意識・行動が変容し、旅客需要は「量」「質」とともに変わることが想定されます。こうした新常态に適合するために、グループエアラインモデルの変革を早期に実行し、グループ収益の最大化と持続的成長を追求します。

当社グループは、本件資本調達及び事業構造改革により以下の5点を推進し、グループ経営ビジョンに掲げる「お客様満足と価値創造で世界のリーディングエアライングループ」を目指すと共に、航空ネットワークの維持・強化を通じて、今後とも、公共交通機関として日本の国際競争力の強化と地域経済の活性化に貢献してまいります。

< 本件資本調達及び事業構造改革を通じて目指すもの >

1. コロナ禍を乗り越えて持続的成長を実現する「グループエアラインモデル」への変革
ANA・Peachの事業モデルを最適化すると共に、今後の成長領域において両社を補完する第3ブランドを設立し、グループ全体で変容する旅客需要の取り込みを最大化します。

2. アフターコロナも見据えた航空ブランド戦略と機材・人財の適正配分
グループ全体で機材・人財の最適配分を行い、各ブランドの特色・強みを最大限活かす路線分担のもと、需要動向に応じた事業規模の回復を実現します。
3. 費用構造の抜本的見直しによるコスト競争力の更なる向上
固定費を中心とした費用の削減を行うとともに、最新技術の導入等によって省人化・自動化を進め、生産性と効率性の向上を図ります。さらに、外部リソースを活用して固定費の一部を変動費化することで、コスト競争力を高めます。
4. ダウンサイドリスクと再成長に備えてより一層強化された財務基盤
これまで実行してきた劣後ローンを含む資金調達と本件資本調達によって、ダウンサイドリスクと再成長に備えた財務基盤を維持します。
5. 環境や社会に関する課題に正面から対応するESG経営の推進
CO2排出量の削減や多様な人財の活躍のサポート等、今後もESG経営を推進することで、経済的価値と社会的価値の同時創造を目指します。
 - (1) 当社グループは、事業構造改革の一環として、大型機であるボーイング777型機を中心に28機の退役前倒しを決定しています。この早期退役と併せて、中型機であるボーイング787型機の導入により、特に国内線において需給適合対応力を高めることができると考えています。
 - (2) ボーイング787型機は、従来型機と比較して燃料消費量・CO2排出量を約20%削減する、環境性能に優れた航空機です。

第2【売出要項】

該当事項なし

【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27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に限る。）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126,310,000株であり、国内一般募集株数91,310,000株及び海外募集株数35,000,000株（海外引受会社の買取引受けの対象株数30,440,000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4,560,000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27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野村証券株式会社が当社株主から13,690,000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、野村証券株式会社が上記当社株主から借入れた株式（以下「借入れ株式」という。）の返却に必要な株式を野村証券株式会社に取得させるために行われます。

また、野村証券株式会社は、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2021年1月6日（水）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。野村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、野村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。

更に、野村証券株式会社は、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、野村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がその限度で減少し、又は発行そのものが全く行われない場合があります。

野村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、野村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。

上記の取引については、野村証券株式会社は、国内一般募集、海外募集及びオーバーアロットメントによる売出しのジョイント・グローバル・コーディネーターズ並びに国内一般募集の他の共同主幹事会社と協議のうえ、これらを行います。

第3【第三者割当の場合の特記事項】

該当事項なし

第4【その他の記載事項】

該当事項なし

第二部【公開買付けに関する情報】

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70期(自 2019年4月1日 至 2020年3月31日) 2020年7月17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71期第1四半期(自 2020年4月1日 至 2020年6月30日) 2020年8月7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71期第2四半期(自 2020年7月1日 至 2020年9月30日) 2020年11月6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27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27日に関東財務局長に提出

(注) なお、発行価格等決定日に本4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」という。)に記載の「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27日)までの間において変更及び追加すべき事項が生じております。

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、_____ 〆で示しております。

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、当該事項は下記「事業等のリスク」に記載の事項を除き、本有価証券届出書提出日(2020年11月27日)現在においてもその判断に変更はなく、また新たに記載する将来に関する事項もありません。なお、当該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〕

有価証券報告書等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、経営者が連結会社の財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況に重要な影響を与える可能性があるとして認識している主要なリスクは、以下のとおりです。

なお、文中の将来に関する事項は、本有価証券届出書提出日（2020年11月27日）現在において当社グループが判断したものです。

分類	リスクの要因	リスクの内容	リスクへの対応策
外部環境	国際情勢	・北米、欧州、中国、アジア方面に国際線を展開しており、政情不安、国際紛争、大規模なテロ、外交関係の悪化等で需要が減退。	・急激な需要減退時には、機動的に運航規模の縮小を実施。 ・国際線事業に過度に依存しない事業ポートフォリオ構築。 ・継続的なコスト構造改革による原価低減と固定費の流動化。
	景気低迷	・国内外の景気低迷による航空需要の減退。	・手元流動性の確保。
	航空政策	・首都圏（羽田・成田）等の混雑空港の発着枠が他社有利に配分。 ・航空機燃料税、着陸料、航援料の軽減措置が縮小・廃止。	・国土交通省との協議や海外航空会社とのイコールフットリングを踏まえた要望等。
	原油価格・為替変動	・原油価格が短期間で高騰し、ヘッジ等の自助努力や運賃転嫁が追い付かない。 ・為替相場が急激に円安に振れて、航空機及び燃油の調達コストの高騰が自助努力の範囲を超える。	・計画的、継続的に原油のコモディティ・デリバティブによるヘッジ取引を実施。 ・収入で得た外貨を可能な限り外貨建て支出に充当。 ・外貨の一部について、先物為替予約及び通貨オプション取引を活用。
	感染症・災害	・重大な感染症が蔓延し、感染拡大地域での需要減退や国内外での移動自粛により、航空需要が激減。 ・災害等により、空港の長期間の運用制限・飛行経路の制限を受ける場合や、当社施設が損壊した場合、運航便に影響が生じ、または航空需要が大幅に減退。	・急激な需要減退時には、機動的に運航規模の縮小を実施。 ・継続的なコスト構造改革による原価低減と固定費の流動化。 ・手元流動性の確保。 ・空港事務所の機能が喪失しないように事前に施設・設備面の対策を実施。 ・国土交通省が2019年度に策定したガイドライン（A2-BCP）に基づき、空港運営会社と連携して空港全体での災害対策の強化を図る。

分類	リスクの要因	リスクの内容	リスクへの対応策
内部環境	経営戦略 (事業構造)	<ul style="list-style-type: none"> 競争激化や消費者の行動変容による従来のビジネスモデルの陳腐化。 特定事業への収益依存。 	<ul style="list-style-type: none"> 将来の需要動向や消費者の行動変容を見据えた、航空事業を中心としたビジネスモデルやコスト構造の見直し。 事業ポートフォリオ構築と事業ごとの競争優位を確保する差別化戦略。
	航空安全 (航空機事故等)	<ul style="list-style-type: none"> 航空機事故が発生した場合、お客様への信頼や社会的評価が失墜し、グループ経営に大きな影響を及ぼす。 	<ul style="list-style-type: none"> 安全リスクマネジメント体制の構築、専門組織による安全監査、安全に関する最新情報の収集と社内共有等、組織的な対応策の構築と実施。 運航に直接従事しているグループ社員への訓練や、全グループ社員に対して体験型の研修も含めた安全教育等、継続的な訓練・啓発の実施。 損害賠償や運航機材の修復・買換えに対して航空保険による補填。
	IT(システム)・情報漏洩	<ul style="list-style-type: none"> システム依存度が高いため、システム障害やサイバーテロにより、運航維持やサービスに大きな影響を及ぼす。 個人情報の漏洩は、法令違反による多額の制裁金等の支払いや、信用失墜による顧客流出に繋がる。 	<ul style="list-style-type: none"> 多層防御(入口対策、出口対策、ウイルス侵入対策)と、その防御を24時間365日で監視。 システム面、運用面での情報漏洩防止対策の実施。 社員のセキュリティリテラシー教育の実施。
	損益構造	<ul style="list-style-type: none"> 需要が大きく減少した場合に、固定費やオペレーションコストが硬直的であるため、損益に与える影響が大きい。 特に、夏場の需要が大きく減少した場合は、業績への影響が大きい。 	<ul style="list-style-type: none"> 需要規模や予約動向に応じて最適機材を投入し、機動的な需給適合を推進。 継続的なコスト構造改革による原価低減と固定費の流動化。
	財務	<ul style="list-style-type: none"> 各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、固定資産の減損または固定資産の売却損が計上される。 事業収支の悪化等により、将来の課税所得の見込額が現在のタックス・プランニングの見積りよりも低下した場合、繰延税金資産が減額される。 	<ul style="list-style-type: none"> 中期経営戦略および利益計画の立案と遂行。 利益計画の進捗モニタリング。

上記の主要なリスクを加えた、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と考えています。

(1) 重要事象等について

当社グループは新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、甚大な影響を受けており、現時点ではその収束時期を見通すことができず、今後も極めて厳しい経営状況が続くと見込まれております。とりわけ国際線では、欧米での感染拡大の継続や、入国制限・検疫措置等により、国内線よりも悪影響が長引くことが想定されます。また、新型コロナウイルス感染症の拡大・継続により、航空業界全体が需要減少による多大な損失を被る中、アフターコロナも見据えた旅客・貨物需要の量的・質的な変化や業界再編を含めた競争環境の大きな変化が予想されるところ、当社グループがこれらに臨機応変に対応できず、または当社がコントロールできない外部環境の変化に晒されることにより、当社グループの競争力に悪影響が生じる可能性があります。さらに、新型コロナウイルス感染症による影響が解消された後も、生活様式の変化及びビジネス形態の変化等により、引き続き、旅客需要への悪影響が継続する可能性があります。

このような未曾有の状況下で当社グループは、航空事業において運航規模を抑制し、燃油費等の運航関連費用を削減する他、役員報酬・管理職賃金の減額や従業員の一時帰休の活用等で人件費を削減することに加え、航空機等の設備投資を精査・抑制し、実施時期も見直していますが、新型コロナウイルス感染症拡大が当社グループの業績に与える影響について正確に予測することは困難であり、これらの施策のみでは、新型コロナウイルス感染症拡大による当社グループに対する影響を十分に相殺できない可能性があります。また、当社グループは、将来見通しに

ついて様々な前提を置いた上で策定しておりますが、これらの前提が想定通りに推移しない場合には、見通しとは異なった結果が生じる可能性があります。なお、本年4月から本有価証券届出書提出日までの間において、民間金融機関及び日本政策投資銀行から、合計5,350億円規模の借入及び4,000億円の劣後特約付シンジケートローンに基づく借入を実施した他、融資枠として既存の1,500億円に加えて新たに3,500億円のコミットメントライン契約を締結しました。今後も必要に応じて適宜新規借入等の資金調達を行い、グループ各社の手元流動性の確保に努めてまいりますことから、継続企業の前提に関する重要な不確実性は認められないと判断しております。

(2) 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ます。今後、当社グループ就航地域や事務所等の拠点が所在する地域で政情不安、国際紛争、大規模なテロ事件が発生した場合や、就航国との外交関係が悪化した場合等、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ります。

(3) 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、IATA（国際航空運送協会）及びICAO（国際民間航空機関）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ます。これらの規制により、当社グループの事業における運賃、飛行空域、運航スケジュール、安全管理等について様々な制約を受けます。更に、当社グループの事業は、運賃及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。

(4) 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、航空機による騒音、温室効果ガス（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関わる数多くの国内・海外法規制が導入、または強化されつつあります。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ますが、2021年から導入が決定されている国際航空における温室効果ガス抑制に関わる排出権取引及び削減スキームに加えて、世界共通の環境税等の新たな規制が導入された際には、事業活動が制限され、または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。

(5) 航空業界を取り巻く環境のリスク

日本国内における航空政策あるいは地域政策の方針転換や、経営破綻等に起因する合併や資本提携による競合他社の状況変化等、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ります。

発着枠に関わるリスク

首都圏（羽田空港・成田空港）をはじめとした混雑空港の発着枠の割当て数や、時期等が当社グループの想定と異なった場合においては、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ります。

公租公課に関わるリスク

航空事業に関する公租公課等として航空機燃料税や着陸料、航行援助施設利用料等があげられますが、航空機燃料税、着陸料及び航行援助施設利用料については現在、国の時限的な軽減措置を受けており、今後、軽減措置の縮小・廃止が行われた場合、当社グループの経営に影響を及ぼす可能性があります。

新型コロナウイルス感染症に関する政府の施策に関わるリスク

新型コロナウイルス感染症に関し、雇用維持のための雇用調整助成金や航空会社の持続可能な事業構造への転換を支援するためのGo Toトラベル事業の推進等の政府の時限的な施策が実施されていますが、当該施策の終了・縮小・廃止が行われた場合、当社グループの経営に影響を及ぼす可能性があります。

(6) 景気が低迷するリスク

航空産業は、景気動向の影響を受けやすい業界であり、国内外の景気が低迷すると、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。なお、国際線（旅客・貨物）事業については、中国やその他アジア・北米を中心とした海外市場への依存度が高いため、当該地域の経済状況により、輸送人数・輸送重量の減少及び輸送単価の下落といった影響を受ける可能性があります。

(7) 原油価格変動によるリスク

航空機燃料は原油精製による製品のため、その価格は原油価格に連動する傾向があります。中東産油国での政情不安、米国でのシェールオイル生産体制、新興国の急激な経済成長に伴う原油需要の増加、石油備蓄量または埋蔵量の低下、原油への投機的な投資行動、自然災害等の要因により原油価格が当社グループの予測を超えて変動した場合には、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ります。

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、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ります。このため、航空機燃料の価格変動リスクを緩和し、営業利益の安定化を図ることを目的として原油ならびに航空機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が、原油価格が短期間で高騰した場合、自助努力によるコスト削減や運賃及び料金等への転嫁には限界があるため、ヘッジポジションの状況等によっては価格高騰の影響を完全には回避できない可能性があります。

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リスクを緩和するためヘッジ取引を実施しており、原油価格が短期間で急落した場合、燃油サーチャージ収入が減少あるいは消滅する一方で、ヘッジポジションの状況等によっては燃油費が即座には減少せず、価格下落の効果を享受できない可能性があります。

(8) 為替変動によるリスク

当社グループは、外貨収入よりも外貨支出の方が多く、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。為替相場変動による収支への影響を緩和するため、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つつ、航空機及び航空機燃料の調達に必要な外貨の一部については、円貨換算ベースでの支払額の平準化ならびに抑制を図ることを目的として先物為替予約及び通貨オプション取引を活用しています。しかし、為替相場が短期間で急激に円安になった場合、自助努力によるコスト削減や運賃及び料金等への転嫁には限界があるため、ヘッジポジションの状況等によっては当社グループの収支に影響を及ぼす可能性がある一方、為替相場が短期間で急激に円高になった場合、ヘッジポジションの状況等によっては燃油費が即座には減少せず、円高の効果を享受できない可能性があります。

(9) 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、当社グループの事業にかかるコストが上昇する可能性があります。かかる場合、当社グループが利益を確保するためには、間接固定費の削減等のコスト削減を実施するとともに、かかるコストを運賃・料金等に転嫁する必要があります。しかしながら、当社は国内外の同業他社やLCC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り価格競争力が低下し、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ります。

(10) 新感染症の発生・蔓延に関するリスク

重大な新感染症が発生・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、新型コロナウイルス感染症の世界的な感染拡大時に実施されたような各国の出入国規制や日本国内における移動自粛要請により、国内線及び国際線の利用客数が激減し、また、経済活動の停滞により貨物輸送量が減少すること等により、当社グループの経営に影響を及ぼす可能性があります。

また、感染力が強い新感染症が流行し、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ります。

(11) 災害等リスク

地震、津波、洪水、台風、積雪、火山噴火、感染症、ストライキ、暴動等により空港が長期間閉鎖または運用制限がかかる場合、飛行経路が制限を受ける場合には、その間当該空港又は当該経路を利用する運航便に影響が生じ、または航空需要が大幅に減退することにより、当社グループの経営に影響を及ぼす可能性があります。

特に、当社グループがデータセンターを首都圏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及び当社グループの旅客の大半が首都圏空港を利用していること等により、地震、台風等の大規模災害が発生した場合、当該施設において火災等の災害が発生した場合、またはストライキ等により空港もしくはそのアクセスが閉鎖された場合、当社グループのシステムもしくは運航管理機能または運航そのものが長期間停止し、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。

(12) 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、航空事業において、経済性の高い機材の導入、機種統合、ならびに需給適合の深化を軸としたフリート戦略に則ってボーイング社、エアバス社、ボンバルディア社、三菱航空機から航空機の導入を進めていますが、納期が財務上その他の理由により遅延した場合、また、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けて、当社グループが希望する時期を新たな納期として合意することができない場合や納期を延期したこと等を原因として当社グループに違約金の支払義務が生じた場合には、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。

更に、かかる戦略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

当社は、上記のフリート戦略に従って導入を計画している機材の多く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当社又は同社製品の保守管理等を行う会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又は保守管理等ができず、当社グループの事業に影響を及ぼす可能性があります。

2) 三菱航空機(株)による機材開発計画の進行遅延等

当社は、三菱航空機(株)が開発中の「三菱スペースジェット(旧MRJ)」の導入を決定しており、引き渡し時期は2021年度以降が予定されていますが、三菱重工工業(株)による「三菱スペースジェット(旧MRJ)」の開発凍結に係る発表をうけ、引き渡し時期が更に延期された場合には、当社グループの事業に支障をきたす可能性があります。

事業構造に関わるリスク

連結売上高の殆どを航空事業及び航空関連事業が占めていることに加えて、旅行事業や商社事業も航空事業と密接に関連している等、当社グループの事業構造は航空事業に多くを依存しています。航空事業全体に影響を及ぼす事象が発生した場合に、他の事業セグメントの収益による補完ができず、当社グループの経営に深刻な影響を及ぼす可能性があります。

投資に関するリスク

当社グループは、更なる成長領域の拡大のために、新たな事業への進出あるいは他企業等への出資または企業買収を行うことがあります。これら出資等が所期する効果を得られない可能性、各出資会社等の利害が一致せず、当社が適切と考える方法による合併会社の運営ができない可能性、合併会社の経営が悪化した場合に当社が経済的負担を負う可能性及び当社以外の出資会社等の経営悪化や同事業からの離脱の可能性があります。また、海外諸国や航空事業との関連性が低い事業への進出については、所期する効果を得ることが困難になる可能性があります。

(13) 提携戦略が奏功しないリスク

当社グループは、スターアライアンスに加盟しています。また、ATI(独占禁止法適用除外)認可に基づき、アジア米州間ネットワークにおいてはユナイテッド航空と、日欧間ネットワークにおいてはルフトハンザドイツ航空、ルフトハンザグループであるスイスインターナショナル エアラインズ、オーストリア航空、ルフトハンザカーゴAGとの共同事業を実施しています。加えて、アジアを中心に、アライアンスの枠を超えた個別提携を推進しています。しかしながら、各国の独占禁止法の制約によりアライアンスの解体を余儀なくされた場合、他のアライアンスパートナーが、スターアライアンスを脱退し、もしくは事業方針を変更した場合、他のアライアンス・グループが競争力を強化した場合、または2社間提携の解消や経営悪化・再編、提携先の信用力の低下等が発生した場合、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ります。

(14) 航空安全に関するリスク

航空機事故等

当社グループ運航便及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当社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・買換え等に多額の費用が発生しますが、これらの直接的費用のすべてが航空保険にて填補されるわけではありません。

航空法違反等

当社の事業は航空法や管轄官庁からの通達等の遵守が求められていますが、これら航空法等への重大な違反は、航空法上の不利益処分等(行政処分、行政指導)を受ける可能性があり、過去においても整備不備や運航乗務員等による飲酒行為等の通達違反により、事業改善命令を受けています。このような不利益処分等は当社グループの運航の安全性への信用に影響を及ぼすことに加え、更なる再発や違反の重大性によっては、業務停止や事業免許の取り消し措置を受け、当社グループの経営に深刻な影響を及ぼす可能性があります。

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、機体や装備品に対し指示された改善策を施す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等が発出されない場合であっても、技術的見地から安全性が確認できない場合、自主的に同型式機材の運航を見合わせ、点検等の整備を行うことがあります。このような事態が発生した

場合、当社グループの航空機の安全性に関する信用及び経営に影響を及ぼす可能性があります。特に、当社グループは、ボーイング787型機等、新型機種への集約を進めていますが、当社グループの主力となる新型機種について設計上想定外の不具合または技術的な問題が発生した場合には、当社グループの経営により深刻な影響を及ぼす可能性があります。

(15) 顧客情報等漏洩リスク

当社グループは、ANAマイレージクラブの会員数約3,665万人(2020年3月末日現在)に関わる会員情報をはじめ、膨大な顧客等に関する情報を保持しており、個人情報保護法やその他諸外国の類似法令により、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。当社グループでは、プライバシーポリシーを定め、個人情報の取扱いに関する当社グループの姿勢・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想定しうる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ります。

(16) IT(システム)リスク

当社グループは、お客様へのサービス及び運航に必要な業務等、システム依存度が高い業種といえます。自然災害、事故、コンピュータ・ウィルス、不正アクセス、電力供給の制約や大規模停電、故障や不具合等により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及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ります。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くなる可能性があります。

(17) 人事・労務に関わるリスク

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、当社グループの従業員が集团的にストライキ等を行った場合、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。

(18) 人材確保に関わるリスク

LCCの運航規模拡大等により運航乗務員等に対する需要が高まっている一方、運航乗務員等の育成には一定期間の教育訓練等が必要であり、当社グループが適時に適切な員数の適正能力を有する運航乗務員等を確保できない場合には、当社グループの経営に影響を受ける可能性があります。また、労働市場における需給バランスの変化によって、空港ハンドリング等の人材不足、あるいは賃金水準の高騰が発生する可能性があります。

(19) 損益構造に関わるリスク

当社グループは、航空機材費等の固定費、ならびに主として機種によって定まる燃料費及び空港使用料等、搭乗率の影響を受けない費用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、感染症による影響等により、旅客数あるいは貨物輸送量が減少した場合、損益に与える影響が大きくなる可能性があります。

また、当社グループの航空旅客事業は夏場に売上が増加する傾向があるため、かかる時期において需要が大きく減少した場合には、その事業年度における当社グループの業績に影響を及ぼす可能性があります。

(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・社債発行等により資金調達を行っています。しかしながら、今後、航空業界の事業環境が悪化した場合、金融市場が混乱した場合、税制、政府の金利政策や政府系金融機関の保証制度等が変更された場合、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ります。また、多額の有利子負債による調達については、金利負担や返済資金を要する結果として、運転資金や投資資金の確保に悪影響を及ぼす可能性があります。

資産減損等のリスク

当社グループは、その事業の性質上多くの固定資産を保有していますが、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、固定資産の減損または固定資産の売却損の計上が必要となる可能性があります。

繰延税金資産に関するリスク

事業収支の悪化等により、将来の課税所得の見込額が現在のタックス・プランニングの見積りよりも低下した場合、繰延税金資産の回収可能額が減少し、繰延税金資産が減額される可能性があります。

(21) 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ります。

(22) 航空機燃料確保に関わるリスク

当社グループは、羽田空港・成田空港の発着枠拡大を最大のビジネスチャンスと捉え、事業拡大を計画する中で大幅な航空機燃料の使用量増加を見込む一方、航空機燃料の適切な数量確保が出来ない場合、当社グループの航空機の運航に影響を与え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】

ANAホールディングス株式会社本店

(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)

第四部【提出会社の保証会社等の情報】

該当事項なし

第五部【特別情報】

該当事項なし