

【表紙】

【発行登録追補書類番号】 2 - 関東 1 - 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】 2021年 6月 2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

【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】 20,000百万円

【発行登録書の内容】

提出日	2020年 4月 1日
効力発生日	2020年 4月 9日
有効期限	2022年 4月 8日
発行登録番号	2 - 関東 1
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）に基づき算出しております。

【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）に基づき算出しております。

（発行残高の上限を記載した場合）

該当事項はありません。

【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【新規発行社債（短期社債を除く。）】

銘柄	A N A ホールディングス株式会社第42回無担保社債（社債間限定同順位特約付）（サステナビリティ・リンク・ボンド）（別称：A N A ホールディングス サステナビリティ・リンク・ボンド）
記名・無記名の別	-
券面総額又は振替社債の総額（円）	金20,000百万円
各社債の金額（円）	金1億円
発行価額の総額（円）	金20,000百万円
発行価格（円）	各社債の金額100円につき金100円
利率（％）	年0.480％
利払日	毎年6月8日および12月8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、2021年12月8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6月8日および12月8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	2026年6月8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、2026年6月8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」欄に定める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	2021年6月2日
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	2021年6月8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無担保社債（ただし、別記「財務上の特約（その他の条項）」欄で定義する担付切換条項が特約されている無担保社債を除く。）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。）には、本社債のためにも担保付社債信託法に基づき同順位の担保権を設定しなければならない。したがって、本社債は、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無担保社債（ただし、別記「財務上の特約（その他の条項）」欄で定義する担付切換条項が特約されている無担保社債を除く。）以外の債権に対しては劣後することがある。</p> <p>2. 当社が本欄第1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きを完了し、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>
財務上の特約（その他の条項）	<p>本社債には担付切換条項等その他の財務上の特約は付されていない。担付切換条項とは、純資産額維持条項等当社の財務指標に一定の事由が生じた場合に期限の利益を喪失する旨の特約を解除するために担保権を設定する旨の特約または当社が自らいつでも担保権を設定することができる旨の特約をいう。</p>

（注）1. 信用格付

本社債について信用格付業者から取得した信用格付および取得日、申込期間中に各信用格付業者が公表する情報の入手方法は以下のとおり（電話番号はシステム障害等により情報が入手できない場合の各信用格付業者の連絡先）。

(1) 株式会社格付投資情報センター（以下、「R & I」という。）

信用格付：A - （シングルAマイナス）（取得日 2021年6月2日）

入手方法：R & Iのホームページ（<https://www.r-i.co.jp/rating/index.html>）の「格付アクション・コメント」および同コーナー右下の「一覧はこちら」をクリックして表示されるレポート検索画面に掲載されている。

問合せ電話番号 03-6273-7471

(2) 株式会社日本格付研究所（以下、「JCR」という。）

信用格付：A（シングルA）（取得日 2021年6月2日）

入手方法：JCRのホームページ（<https://www.jcr.co.jp/>）の「ニュースリリース」右端「一覧を見る」をクリックして表示される「ニュースリリース」（<https://www.jcr.co.jp/release/>）に掲載されている。

問合せ電話番号 03-3544-7013

信用格付は債務履行の確実性（信用リスク）についての現時点における各信用格付業者の意見であり事実の表明ではない。また、信用格付は、投資助言、販売推奨、または情報もしくは債務に対する保証ではない。

信用格付の評価の対象は信用リスクに限定されており、流動性リスク、市場価値リスク、価格変動リスク等、信用リスク以外のリスクについて言及するものではない。各信用格付業者の信用格付は信用リスクの評価において各信用格付業者が必要と判断した場合に変更され、または情報の不足等により取り下げられることがある。各信用格付業者は評価にあたり信頼性が高いと判断した情報（発行体から提供された情報を含む。）を利用しているが、入手した情報を独自に監査・検証しているわけではない。

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. 社債の管理

本社債には会社法第702条ただし書に基づき、社債管理者は設置されておらず、社債権者は自ら本社債を管理し、または本社債に係る債権の実現を保全するために必要な一切の行為を行う。

4. 財務代理人、発行代理人および支払代理人

株式会社三井住友銀行

5. 期限の利益の喪失に関する特約

(1) 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。

当社が別記「償還の方法」欄第2項第(1)号の規定に違背したとき。

当社が別記「利息支払の方法」欄第1項第(1)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。

当社が別記「財務上の特約（担保提供制限）」欄第1項の規定に違背したとき。

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。

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。

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。

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。

(2) 本社債について期限の利益を喪失した場合には、当社はただちにその旨を公告する。

6. 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(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。)に掲載する。

7. 社債要項の公示

当社は、その本店に本社債の社債要項の謄本を備え置き、その営業時間中、一般の閲覧に供する。

8. 社債要項の変更

(1) 本社債の社債要項に定められた事項(ただし、本(注)4を除く。)の変更は、法令に定めがある場合を除き、社債権者集会の決議を要する。ただし、社債権者集会の決議は、裁判所の認可を受けなければ、その効力を生じない。

(2) 裁判所の認可を受けた前号の社債権者集会の決議は、本社債の社債要項と一体をなすものとする。

9. 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)6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以上にあたる本種類の社債を有する社債権者は、当社に対し、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。

10. 費用の負担

以下に定める費用は当社の負担とする。

(1) 本(注)6に定める公告に関する費用

(2) 本(注)9に定める社債権者集会に関する費用

11. 元利金の支払

本社債に係る元利金は、社債等振替法および別記「振替機関」欄記載の振替機関の業務規程その他の規則に従って支払われる。

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	7,000	1. 引受人は本社債の全額につき、連帯して買取引受を行う。 2. 本社債の引受手数料は各社債の金額100円につき金40銭とする。
野村證券株式会社	東京都中央区日本橋一丁目13番1号	6,000	
みずほ証券株式会社	東京都千代田区大手町一丁目5番1号	4,000	
三菱UFJモルガン・スタンレー証券株式会社	東京都千代田区大手町一丁目9番2号	3,000	
計	-	20,000	-

(2)【社債管理の委託】

該当事項はありません。

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)
20,000	102	19,898

(2)【手取金の使途】

上記の差引手取概算額19,898百万円は、全額を2022年3月末までに返済期日が到来する借入金の返済資金の一部に充当する予定であります。

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. サステナビリティ・リンク・ボンドとしての適合性について

当社は、本社債をサステナビリティ・リンク・ボンド（注1）として発行するにあたり、国際資本市場協会（以下、「ICMA」といいます。）の「サステナビリティ・リンク・ボンド原則（Sustainability-Linked Bond Principles）（2020年版）」（注2）への適合性について、R&Iからセカンドオピニオンを取得しています。

（注1） サステナビリティ・リンク・ボンド（以下、「SLB」といいます。）とは、あらかじめ定められたサステナビリティ/ESGの目標の達成を促す債券をいいます。SLBの発行体は、あらかじめ定めた時間軸の中で、将来の持続可能性に関する成果の改善にコミットします。具体的には、SLBは、発行体があらかじめ定めた重要な評価指標（以下、「KPI」といいます。）とサステナビリティ・パフォーマンス・ターゲット（以下、「SPTs」といいます。）による将来のパフォーマンスの評価に基づいた金融商品であり、KPIに関して達成すべき目標数値として設定されたSPTsの達成を促します。

（注2） 「サステナビリティ・リンク・ボンド原則（Sustainability-Linked Bond Principles）（2020年版）」とは、ICMAが2020年6月に公表したサステナビリティ・リンク・ボンドの商品設計、開示およびレポーティング等にかかるガイドラインをいいます。

2. 当社の重要課題に対する取り組みと重要な評価指標（KPI）について

当社グループは、ESGにかかわる中長期目標を「社会要請の把握」「社会要請の整理・優先付けと目標の策定」「目標の妥当性確認と決定」のステップにて定めています。当社グループの経営理念や戦略との一貫性・継続性、および事業におけるインパクトと社会・環境に対するインパクトを踏まえ、ESGに関する有識者との対話で妥当性も確認しながら、アクションプランを作成・実行していますが、達成状況を自己評価するだけではなく、客観的かつ多面的に把握するため、ESGにかかわる外部評価（今回選定した4つのSPTs）を活用しています。これらの外部評価には、グローバルな最新動向、各ステークホルダーからの要請が常に反映されているため、当社グループのESG経営推進レベルを測ることができると考えています。なお、今回設定するSPTsについては、その評価結果を役員報酬に反映することとしているため、「G（ガバナンス）」の観点を含んでいます。当社グループでは、「E（環境）」「S（社会）」のテーマについて目指すべき目標を設定し、「G」と関連させて取り組むことで、その達成を目指しています。

当社グループは、当該SPTsの各年度末時点の評価結果について、年1回ホームページおよび統合報告書により一般に開示する予定です。

3. サステナビリティ・パフォーマンス・ターゲット（SPTs）について

DJSI World IndexおよびDJSI Asia Pacific Indexの構成銘柄に選定

FTSE4Good Indexの構成銘柄に選定

MSCIジャパンESGセレクト・リーダーズ指数の構成銘柄に選定

CDP「A-」以上の評価取得

上記4つのSPTsのうち、2022年度末（2023年3月31日）時点で2項目以上が未達成の場合、環境・社会に対してポジティブなインパクトを創出することを目的として活動を行っている一般に認知された法人・団体等へ、2024～2026年度の各年度において社債発行額の0.1%相当額（0.1%相当額×3ヵ年）の寄付を行います。

当社自らのESGへの取り組みに加えて、寄付による活動支援を通じて追加的にポジティブなインパクトを創出します。

なお、当社はSPTs進捗状況として2021年度末（2022年3月31日）時点の外部評価結果を、SPTs達成状況として2022年度末（2023年3月31日）時点の外部評価結果をそれぞれ公表する予定です。R&Iは当社の開示内容を検証し、SPTs進捗状況については2022年8月末までに、SPTs達成状況については2023年8月末までにそれぞれ検証レポートを公表する予定です。

また、一部のSPTsが測定不可能または達成状況について十分に確認できない場合の代替方法として、以下～のように考えております。

4つのSPTsのうち、1項目確認が不可能な場合は、確認可能な3項目のうち2項目以上の未達成の場合に寄付を行う

4つのSPTsのうち、2項目確認が不可能な場合は、確認可能な2項目のうち2項目の未達成の場合に寄付を行う

4つのSPTsのうち、3項目確認が不可能な場合は、確認可能な1項目のうち1項目の未達成の場合に寄付を行う

4つのSPTsのうち、4項目確認が不可能な場合は、寄付は行わない

（注1） DJSIは、米国S&P Dow Jones Indices社とスイスのRobecoSAM社が提携して開発したSRI（Socially Responsible Investment、社会的責任投資）の指標で、経済、環境、社会の3つの側面から企業活動を分析し、持続可能性に優れた企業を選定しています。1999年に開始したインデックスの構築は

世界初であり、サステナビリティ指数の分野を切り開いてきたパイオニア的な存在として広く認知されています。20年以上の実績を背景にグローバルで重要視されるベンチマークの1つです。

- (注2) FTSE4Good Indexを提供するFTSE Russellは1995年に設立され、ロンドン証券取引所の情報サービス部門に属します。株式や債券などのグローバルなインデックスの算出のほか、ESG Ratingなど機関投資家向けに様々な情報、分析サービスを提供しています。本社債のSPTsであるFTSE4Good Indexは、FTSE Russellが扱うインデックスのうち、ESG要素が強いインデックスで2001年に提供が始まりました。構成銘柄の選定は同社が扱うESG Ratingをベースに、特定のESGスコア以上の企業を対象としています。
- (注3) MSCIは1998年モルガン・スタンレーとキャピタル・グループを株主としてニューヨークに設立され、2007年にニューヨーク証券取引所に上場しています。本社債のSPTsであるMSCIジャパンESGセレクト・リーダーズ指数は日本株を対象とするインデックスです。
- (注4) CDPは企業の環境活動に関する情報開示と、行動を促すことを目的として2000年に設立された英国のNPOで、投資家やサプライヤーの要請を受けて気候変動、水セキュリティ、フォレストの3種類の質問書を企業に配布・回収・集計し、評価します。気候変動スコアは、3つの質問書のうち、気候変動の質問書に回答した企業に与えられる評価で、環境活動に関する開示、リスクに対する認識、リスクマネジメント、リーダーシップの観点から「A、A-、B、B-、C、C-、D、D-」の8段階で表されます。CDPの気候変動スコアは企業の回答書と共にCDPのホームページに公開されます。

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】

発行登録追補目論見書に記載しようとしている事項は以下のとおりです。

- ・表紙に当社グループのコーポレートシンボル  を記載します。
- ・表紙に「ANAホールディングス株式会社第42回無担保社債(社債間限定同順位特約付)(サステナビリティ・リンク・ボンド)〔ANAホールディングス サステナビリティ・リンク・ボンド〕」を記載します。

第二部【公開買付け又は株式交付に関する情報】

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

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

事業年度 第71期第3四半期（自 2020年10月1日 至 2020年12月31日）2021年2月10日関東財務局長に提出

3【臨時報告書】

(1) 1の有価証券報告書提出後、本発行登録追補書類提出日（2021年6月2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

(2) 1の有価証券報告書提出後、本発行登録追補書類提出日（2021年6月2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号の規定に基づく臨時報告書を2021年3月26日に関東財務局長に提出

4【訂正報告書】

(1) 訂正報告書（上記3(1)の臨時報告書の訂正報告書）を2020年12月7日に関東財務局長に提出

(2) 訂正報告書（上記3(1)の臨時報告書の訂正報告書）を2020年12月15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降、本発行登録追補書類提出日（2021年6月2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、本発行登録追補書類提出日（2021年6月2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、本発行登録追補書類提出日（2021年6月2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	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・手元流動性の確保。
	景気低迷	<ul style="list-style-type: none"> ・国内外の景気低迷による航空需要の減退。 	<ul style="list-style-type: none"> ・手元流動性の確保。
	航空政策	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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イングを踏まえた要望等。
	原油価格・為替変動	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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しています。また、役員報酬、従業員の賃金、一時金等の減額や、グループ外に委託していた整備業務の内製化による固定費の削減に加え、航空機等の設備投資を精査・抑制し、実施時期を見直しています。しかしながら、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、2020年4月から本発行登録追補書類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9,350億円規模の借入を実施した

他、公募増資及び第三者割当増資により約2,976億円の資金を調達しました。また、融資枠としてコミットメントライン契約を締結しております。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資金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います。

(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年から導入された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

新型コロナウイルス感染症の影響による需要減退が継続しているものの、今後の需要回復時には、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GoTo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、デハビランドカナダ社、三菱航空機(株)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」の導入を決定しておりますが、開発活動は一旦立ち止まることが公表されており、今後の開発方針によって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、A T I（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3,744万人（2021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・ウイルス、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

新型コロナウイルス感染症の影響による需要減退が継続しているものの、今後の需要回復時には、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ることが想定されます。一方で、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油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、固定資産や投資有価証券の減損または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低下した場合、繰延税金資産の取り崩しが発生し、損失を計上す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。

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【保証会社等の情報】

該当事項はありません。