

【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】	平成21年 7 月 1 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】	0 3 (6 7 3 5) 1 0 0 1
【事務連絡者氏名】	総務部長 小辻 智之
【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】	0 3 (6 7 3 5) 1 0 0 1
【事務連絡者氏名】	総務部長 小辻 智之
【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 11,981,250,000円 (注) 募集金額は、発行価額の総額であり、平成21年 6 月 25 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) 株式会社大阪証券取引所 (大阪市中央区北浜一丁目 8 番16号)

第一部【証券情報】

第 1 【募集要項】

1 【新規発行株式】

種類	発行数	内容
普通株式	37,500,000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 1,000株

(注) 1 平成21年 7 月 1 日（水）開催の取締役会決議によります。

- 2 本募集とは別に、平成21年 7 月 1 日（水）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。）及び欧州を中心とする海外市場（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、国内一般募集の主幹事会社である野村證券株式会社が当社株主から37,500,000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	37,500,000株	11,981,250,000	5,990,625,000
一般募集	—	—	—
計（総発行株式）	37,500,000株	11,981,250,000	5,990,625,000

（注）1 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		野村證券株式会社	
割当株数		37, 500, 000株	
払込金額		11, 981, 250, 000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 9 番 1 号
	代表者の氏名		執行役社長兼ＣＥＯ　　渡部　賢一
	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 （平成21年 3 月31日現在）	96, 000株
	取引関係		国内一般募集の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、平成21年6月25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	1,000株	平成21年8月17日 (月)	該当事項なし	平成21年8月18日 (火)

- (注) 1 発行価格及び資本組入額については、平成21年7月13日 (月) から平成21年7月15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
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

(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	東京都千代田区有楽町一丁目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)
11,981,250,000	90,000,000	11,891,250,000

- (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、平成21年6月25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11,891,250,000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79,375,000,000円及び海外募集の手取概算額上限91,356,250,000円と合わせ、手取概算額合計上限182,622,500,000円について、航空機購入を含む設備投資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59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、拡充及び改修等の計画」に記載の航空運送事業における個別の設備投資計画については、平成21年5月31日現在下表のとおりであります。なお、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 777-300型機	6	89,841	58,886	30,955	平成19年3月	平成21年 12月以降	自己資金、借入金、社債発行及び増資資金
ボーイング 787型機	55	718,138	91,346	626,792	平成16年4月	平成22年 2月以降	〃
ボーイング 767-300型機	5	40,262	18,293	21,969	平成18年12月	平成22年 8月以降	〃
ボーイング 737-800型機	8	38,935	26,997	11,938	平成19年3月	平成21年 6月以降	〃
ボーイング 737-700型機	15	69,698	11,597	58,101	平成15年6月	平成22年 10月以降	〃
ボンバルディア DHC-8-400型機	3	7,514	819	6,695	平成20年6月	平成22年 1月以降	〃
その他	—	98,086	13,259	84,827	—	—	〃
合計	—	1,062,474	221,197	841,277	—	—	—

- (注) 1 航空機については当社における設備投資の計画であります。
- 2 その他には航空機予備部品等の購入が含まれており、平成21年度の設備投資の計画であります。
- 3 今後の投資予定金額は予算上の換算レート（主として1ドル＝95.00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もあり得ます。
- 4 金額は百万円未満の端数を切り捨てて表示しています。
- 5 数量には今年度既受領分を含んでいます。

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、平成21年7月1日（水）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）及び欧州を中心とする海外市場（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537,500,000株であり、国内一般募集株数250,000,000株及び海外募集株数287,500,000株（海外引受会社の買取引受けの対象株数250,000,000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37,500,000株）を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、平成21年7月1日（水）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、国内一般募集の主幹事会社である野村證券株式会社が当社株主から37,500,000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、野村證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野村證券株式会社に取得させるために行われます。

また、野村證券株式会社は、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平成21年8月11日（火）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。野村證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、野村證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、野村證券株式会社は、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買付け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について、野村證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。

なお、シンジケートカバー取引及び安定操作取引については、野村證券株式会社は、JPモルガン証券株式会社と適宜協議の上、これらを行います。

第3【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59期（自平成20年4月1日 至平成21年3月31日）平成21年6月23日関東財務局長に提出

2【臨時報告書】

1の有価証券報告書提出後、本届出書提出日（平成21年7月1日）までに、金融商品取引法第24条の5第4項並びに企業内容等の開示に関する内閣府令第19条第1項及び同条第2項第1号の規定に基づく臨時報告書を平成21年7月1日に関東財務局長に提出

（注） なお、発行価格等決定日に本2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】

1 対処すべき課題について

上記に掲げた参照書類としての有価証券報告書（第59期）「第一部 企業情報 第2 事業の状況 3 対処すべき課題」に記載の「対処すべき課題」につきましては、当該有価証券報告書の提出日以後、本届出書提出日（平成21年7月1日）までの間における、変更及び追加箇所は以下のとおりであります。

変更及び追加箇所については、_____ 野で示しております。

(1) 経営の基本方針

当社グループは、「安全は経営の基盤であり、社会への責務である」というグループ安全理念を掲げている。安全は公共交通を担う当社グループにとって、存在意義であり、使命であることを肝に銘じ、徹底的に追求していく。当社グループは、安全運航の堅持を大前提に、航空輸送サービスの基本品質と当社グループ事業の収益性を向上させ、お客様や株主の皆様からの信頼をいただくことを目指す。

(2) 中長期的な経営戦略

当社グループでは、2008年1月に策定した「2008～11年度中期経営戦略」において、「イノベーション」と「グローバル化」という2つのキーワードを掲げ、成長分野である国際線旅客事業および貨物事業の拡大を図ってきた。しかしながら、世界同時不況による需要の急速な減退という状況に直面し、従来計画の修正を行い、世界同時不況に起因する急激な経営環境の悪化に適切に対処し、2010年の首都圏空港（成田・羽田）の容量拡大というビジネスチャンスを実際にとらえることにより、事業を成長軌道に乗せていくための「ANAグループ中期経営方針」を本年1月に取りまとめた。

当社グループを取り巻く環境は大きく変化しているが、「アジアを代表するエアライングループを目指す」というビジョンは変えることなく、安全運航の堅持を第一義として、2010年以降の大きな飛躍を目指して努力していく。

① 経営基盤の強化

(1) 安全

世界最高水準の安全性をグループ全体で確保できるように、安全優先の企業文化の浸透を図り、安全管理機能の強化・拡充を進め、安全運航はもちろんのこと、全てのシーンでお客様に安心・安全を提供する。

(2) 定時性

安全運航を堅持した上で、「On-Time Airline ANA」として定時性品質をさらに確実なものにする。

(3) 企業の社会的責任（CSR）

航空・運輸業界においてエコ・ファースト企業の第1号に認定された立場から、地球環境に対する企業の社会的責任を果たすべく、中期エコロジープランを確実に実行し、世界トップ水準の環境リーディングエアラインを目指す。

② 2009年度緊急対策プランの実行

2009年度は経営環境悪化がピークを迎えるとの前提を置かざるを得ず、事業見直しと収益性改善により、これを乗り越え2010年度につなげるための緊急対策（サバイバル）プランを実行する。

(1) 需要減少に応じた事業の見直し

需要動向を見据えた路線の見直しと、供給調整や生産資源の再配置による収益改善を目指す。

(2) 投資の抑制

事業規模・生産量の抑制による運航変動費の削減を行うとともに、低燃費機材の導入、戦略的投資以外の投資の一部延期や規模の縮小を行う。

(3) コスト面での事業構造の抜本的強化

役員報酬の減額をはじめとする人件費の削減や、一般管理費用・オペレーションコストの抜本的な見直しを通じ、コスト構造の大幅強化を図る。

③ 2009年度経営計画の策定

当社グループでは、上記「ANAグループ中期経営方針」に基づき、2009年4月30日に730億円のコスト削減を含む「2009年度経営計画」を策定している。

④ 09年度緊急収支改善策等について

当社グループでは、燃油費（事業計画の見直し、燃油削減プログラムの実施）、空港使用料（事業計画の見直し、着陸料減免）、人件費及び販売関連費用の見直しによる上記③記載の総額730億円のコスト削減を含む2009年度経営計画を実施している。さらに、2009年度に入ってから厳しい景気後退の影響や新型インフルエンザの影響による輸送実績の悪化を踏まえ、当社は、2009年7月1日に、①事業計画の見直しによる収益性改善（発着枠権益保全を活用した需給に応じた休減便、貨物大型機の導入延期等）、②人件費の削減（「1ヶ月休業制度」の拡充等）、③一般調達コストの削減（調達先の選別と集約、サプライマネジメントの強化等）及び④「Pay for Value（機内の提供サービスの見直し及び一部有料化、新たな有料付加価値サービスの提供等）」の導入などの施策を軸とする、約300億円の追加の費用削減を内容とする「09年度緊急収支改善策」を策定し、公表している。

なお、ボーイング社より、2009年6月23日に、2009年度中に導入予定のボーイング787型機のフライトテストが遅延されることが発表されている。当機の納期は、原因の修復・改修及び試験計画の最終検討を経てフライトテストのスケジュールと共に決定されるため、現段階では納期は確定していないが、フライトテストの遅延により現在の予定納期（2010年2月）よりも納期が遅延する可能性が生じている。ボーイング787型機導入が著しく遅延する場合には、当社グループのフリート戦略に影響を与えるため、それを踏まえて、下記⑤に記載される新たな中期経営戦略を策定する必要がある。

⑤ 新たな中期経営戦略（2010～13年度）策定に向けて

2010年の首都圏空港容量拡大をチャンスととらえ、経営ビジョンである「アジアを代表するエアライングループ」を目指し、2009年度中に新たな中期経営戦略（2010～13年度）を策定する。本年1月に策定した中期経営方針においては、生き残りをかけた緊急対策の確実な遂行とともに、将来の飛躍に向けた準備として以下の個別戦略を実行する。

(1) フリート戦略

ボーイング787型機については、2010年2月の初号機導入以降、「ローンチカスタマー」としての優位性を生かし、加速度的な導入促進を図る（2011年度末までに約20機）。これにより、他社に先駆けて「燃費効率の優位性」「プロダクト競争力の優位性」「環境への高い貢献」を実現する。

(2) 商品マーケティング戦略

「商品戦略」を経営上の重要なテーマと位置づけ、長距離国際線においては、新規に開発したシートを導入する等、新プロダクト・サービスを軸に、アジアでトップの「クオリティ&顧客満足」を実現する。

(3) 事業戦略

(i) 国内線事業戦略

よりきめ細やかな需給適合と、羽田を中心とする基幹空港－各地間のシンプルローテーション（単純往復）を基本とする、イレギュラーに強い機材繰りを推進する他、地域との連携を図りつつ、最適なネットワークの構築を進める。

(ii) 国際線事業戦略

首都圏空港容量拡大による発着枠増加を最大活用し、欧米長距離路線を軸とする路線拡充と提携戦略の深化により、ネットワーク競争力の強化を図る。

(iii) 貨物事業戦略

「沖縄国際貨物基地（沖縄ハブ）」を基点とするネットワーク基盤の構築を通じた事業規模の拡大と、「エクスプレス事業」の推進を通じた事業領域の拡大を戦略の柱とし、アジア就航地点数の増強、地上輸送を含めた提携戦略の強化を図る。

2 事業等のリスクについて

上記に掲げた参照書類としての有価証券報告書（第59期）「第一部 企業情報 第2 事業の状況 4 事業等のリスク」に記載の「事業等のリスク」につきましては、当該有価証券報告書の提出日以後、本届出書提出日（平成21年7月1日）までの間における、変更及び追加箇所は以下のとおりであります。

変更及び追加箇所については、_____野で示しております。

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、本届出書提出日（平成21年7月1日）現在において判断したものである。

1. 景気後退に伴うリスク

サブプライムローン問題に端を発した100年に一度ともいわれる世界的規模での金融資本市場の危機を契機として、景気後退局面を迎えることになり、当社グループにおいても、2008年度において極めて大きな影響を受ける結果となった。

世界的な景気回復にはなお時間を要し、ビジネス旅客需要の減退、在庫調整等による物流の停滞が今後も継続した場合には、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。

当社グループは、このような経営環境の悪化の継続を踏まえて、2009年度緊急対策プランを実行している。しかし、これらの施策が実施されたとしても、下記の原油価格変動によるリスク、新型インフルエンザにかかるリスク等が顕在化した場合には、これらの施策の2009年度の収益改善に対する効果は限定的となる可能性がある。

また、当社グループは、2009年度に入ってからのもっとも厳しい景気後退の影響や新型インフルエンザの影響による輸送実績の悪化を踏まえ、2009年7月1日に、09年度緊急収支改善策を策定し、公表している。しかし、これ

らの施策が実施されたとしても、想定したとおりの費用削減の効果が実現せず当社グループの収益性が改善されない可能性がある。また、下記の原油価格変動によるリスク、新型インフルエンザにかかるリスク等が顕在化した場合には、これらの施策が想定どおり実施されたとしても、これらの施策の2009年度の収益改善に対する効果は限定的となる可能性がある。

2. 経営戦略に関わるリスク

(1) フリート戦略にかかるリスク

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。

i ボーイング社への依存

当社は、2009年3月末日現在、フリート戦略に従って発注している航空機111機中、89機をボーイング社に対して発注している。従って、ボーイング社が財政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。また、ボーイング社より、2009年6月23日に、上記2009年度中に導入予定のボーイング787型機のフライトテストが予定より遅延することが発表されている。当機の納期は、原因の修復・改修及び試験計画の最終検討を経てフライトテストのスケジュールと共に決定されるため、現段階では納期は確定していないが、フライトテストの遅延により現在の予定納期（2010年2月）よりも納期が遅延する可能性が生じている。納期が現在の予定納期よりも著しく遅延する場合には、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。

ii 機材開発計画の進行遅延等

当社は、フリート戦略に従って三菱航空機㈱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るが、今後、同機の開発計画が予定通り進行せず、2013年以降に予定している同機材の納期に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。

(2) 発着枠に関わるリスク

2010年の羽田および成田における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位置づけ、これに向け各種投資を行い、体制の整備を行っているところである。

現時点では、国土交通省その他の政府当局は、両空港における発着枠の増加について、その具体的な割当て等について、詳細な内容を公表していない。

従って、両空港における容量拡大の規模、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」となるとの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。

(3) 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発着貨物への依存度が高いため、中国経済の状況により、輸送重量の減少及び輸送単価の低下の影響を受ける可能性がある。

3. 原油価格変動によるリスク

航空機燃料の価格は、原油輸入代金、精製費、輸送経費、関税等の税金で構成されており、この中でも原油輸入代金が燃料原価のおよそ5分の4程度を占めていることから、原油価格が変動すると航空機燃料の価格も変動することとなり、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。

(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、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、2009年3月期上期に原油価格が歴史的な高水準

で推移したため、当社グループの2009年3月期燃油費及び燃料税は3,034億円（前期比373億円の増加）となり、営業費用に占める割合も21.9%に達した。今後、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が、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。

(2) 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。

4. 新型インフルエンザにかかるリスク

新型インフルエンザの感染拡大、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る。特に北半球では、冬期において従来型インフルエンザを含めた感染の拡大が発生する可能性がある。風評による顧客の航空利用の意思の低下を含め、インフルエンザの感染拡大や被害増大により、国内線及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。

5. 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ェ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。

6. 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。

7. 法的規制にかかるリスク

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。

8. 訴訟にかかわるリスク

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2件の事象について、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。

(1) 米国におけるカルテル疑惑について

当社は、世界の主要航空会社による運賃料金にかかわるカルテル疑惑に関連して、2006年2月に在ニューヨークの事務所が米国司法当局の事情聴取を受け、同時に、当局の調査において、各種資料の提出を求める趣旨の召喚状が出された。また、2007年3月にロサンゼルスにある当社米州室に反トラスト法に関連すると思われる米国連邦捜査局の捜索が入った。現在、当社としては、かかる捜査に協力している。これらに関連して、米国においてクラスアクションが提起されているが、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である。

(2) 欧州委員会からの通知について

当社は、2007年12月に欧州委員会独禁当局より当局が持つ証拠および他社から提供された証拠等を基に、貨物に関して当社にEU競争法違反の疑いがあるとの指摘を受けた。当社としては、当社代理人弁護士を通じて指摘内容を精査し、適切に対応しているが、当局により違反認定がされた場合は、多額の課徴金の支払

等が必要となる場合がある。なお、本件について、将来発生しうる損失の見積額として161億円を2008年3月期特別損失に引き当てている。

9. 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、2008年度における空港使用料の総額はグループ全体で1,011億円に達している。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。

10. 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の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、E.U.域内排出量取引制度、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。

11. 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。

12. 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便利用等様々な利益を得ている。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、二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、アライアンス効果が低下し、当社グループの経営に影響を及ぼす可能性がある。

13. 運航リスク

(1) 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。

(2) 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。

14. 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1,850万人（2009年3月末日現在）にかか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従前以上に

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。

15. 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。東京地区以外でも地震、台風、積雪により空港が長期間閉鎖される場合には、その間、当該空港発着便の運航が停止することにより、当社グループの経営に影響を及ぼす可能性がある。

16. コスト構造にかかるリスク

当社グループは、航空機材費及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、乗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。

17. 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及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。かかるシステムに障害が発生した場合または通信ネットワークに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る。また、当社グループのシステムは国内の提携している航空会社も使用している。

18. 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、若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。

19. 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
（大阪市中央区北浜一丁目8番16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

「参照方式」の利用適格要件を満たしていることを示す書面

会社名	全日本空輸株式会社
代表者の役職氏名	代表取締役社長 伊東 信一郎

- 1 当社は1年間継続して有価証券報告書を提出しております。
- 2 当社の発行する株券は、東京及び大阪の各証券取引所に上場されております。
- 3 当社の発行済株券は、3年平均上場時価総額が250億円以上であります。
837,182百万円

(参考)

(平成19年3月30日の上場時価総額)

東京証券取引所に おける最終価格		発行済株式総数	
463円	×	1,949,959,257株	= 902,831百万円

(平成20年3月31日の上場時価総額)

東京証券取引所に おける最終価格		発行済株式総数	
439円	×	1,949,959,257株	= 856,032百万円

(平成21年3月31日の上場時価総額)

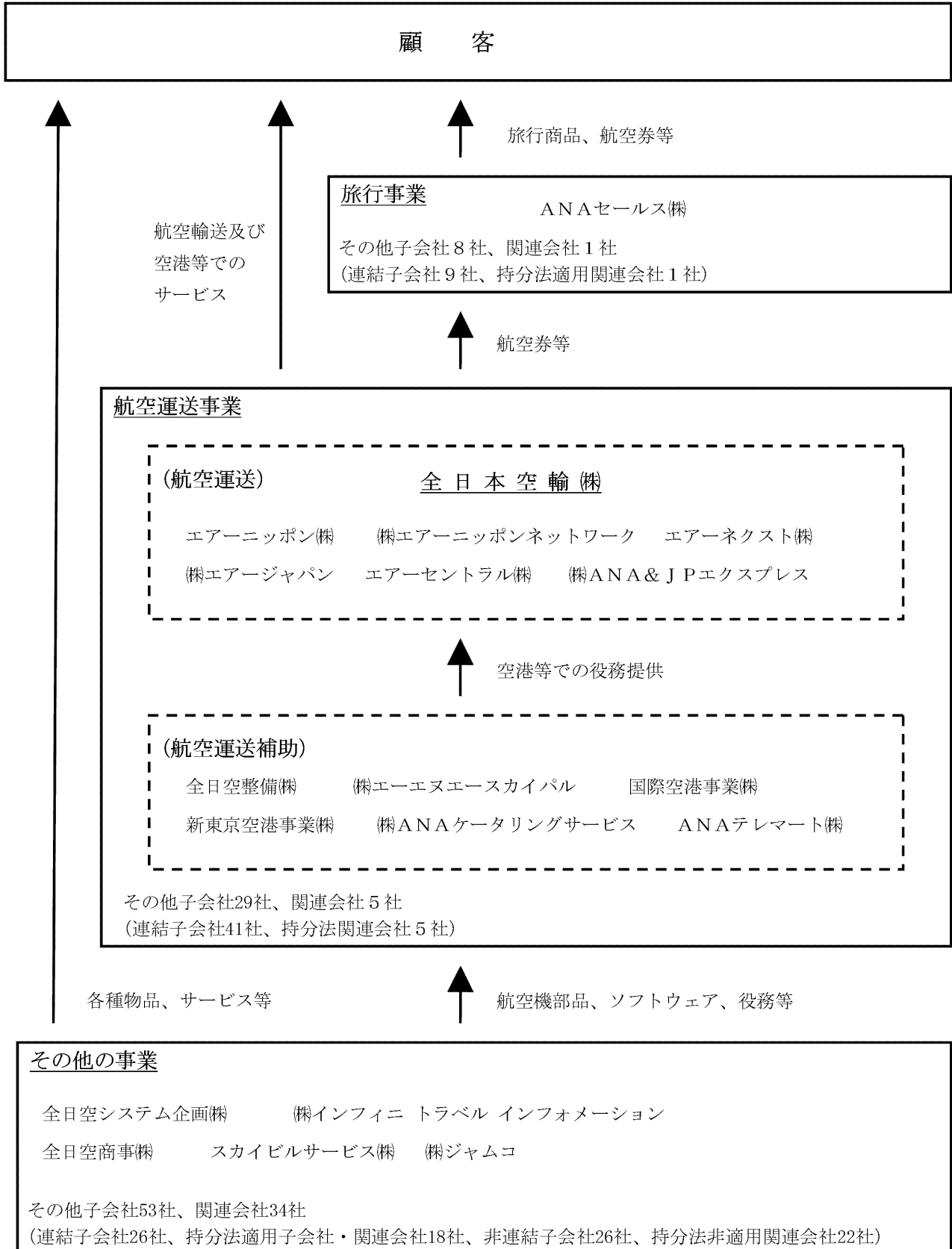
東京証券取引所に おける最終価格		発行済株式総数	
386円	×	1,949,959,257株	= 752,684百万円

(注) 平成19年3月31日は取引休業日であるため、その直前の取引日の株価で計算しております。

事業内容の概要及び主要な経営指標等の推移

1 事業内容の概要

当企業集団は、平成21年3月31日現在、全日本空輸株式会社及び子会社107社、関連会社41社により構成されており、「航空運送事業」をはじめ、「旅行事業」及び「その他の事業」を営んでいる。当社、子会社、及び関連会社の企業集団における位置づけと事業内容は次のとおりである。



連結子会社全76社、持分法適用子会社・関連会社全24社、非連結子会社全26社、持分法非適用関連会社全22社
※非連結子会社には持分法適用子会社は含まれていない。

航空運送事業 当社、子会社のエアーニッポン(株)、(株)エアージャパン、エアーセントラル(株)、(株)ANA&J Pエクスプレス、(株)エアーニッポンネットワーク、エアーネクスト(株)で航空運送事業を行っている。

これに付随して国際空港事業(株)、ANAテレマート(株)及び全日空整備(株)他は、顧客に対する空港での各種サービスの提供、電話による予約案内、当社の航空機への整備作業等の役務提供を行っており、各種空港ハンドリングや整備についての役務提供は当企業集団以外の国内外の航空各社を顧客としても行われている。

子会社41社及び関連会社5社が含まれており、うち子会社41社を連結、関連会社5社に持分法を適用している。

旅行事業

ANAセールス(株)を中心とする子会社及び関連会社が「ANAハローツアー」及び「ANAスカイホリデー」ブランドのパッケージ旅行商品等の企画及び販売を行っている。主に当社の航空運送サービスと宿泊等を素材とした商品開発及び販売が行われている。

海外ではANA SALES EUROPE LTD. 他が、国内会社が販売したパッケージ商品の旅行者に対して到着地での各種サービスの提供を行うとともに、航空券や旅行商品の販売等を行っている。

子会社9社及び関連会社1社が含まれており、うち子会社9社を連結、関連会社1社に持分法を適用している。

その他の事業

情報通信、商事・物販、ビル管理、物流及び航空機機内装備品修理等の事業を行っている。子会社である全日空システム企画(株)及び(株)インフィニートラベルインフォメーション他は主に航空関連情報端末・ソフトウェアの展開や開発を、全日空商事(株)他は主に航空関連資材等の輸出入及び店舗・通信販売等を事業としている。また、関連会社である(株)ジャムコ他は航空機機内装備品の修理等を、IHG・ANA・ホテルズグループジャパン合同会社はホテル運営を事業としている。これらの物品の販売及び役務提供は、当社及び当企業集団内の他の子会社・関連会社を顧客としても行われている。

従来「その他の事業」に含めていた航空貨物に係る陸上運送事業は、グループにおける航空貨物事業の重要性が増したこと及び航空運送事業との関連性が高いことから、第59期連結会計年度より事業の種類別セグメントの区分を「航空運送事業」へ変更している。

子会社57社及び関連会社35社が含まれており、うち子会社26社を連結、子会社5社及び関連会社13社に持分法を適用している。

2 主要な経営指標等の推移

回次	第55期	第56期	第57期	第58期	第59期
決算年月	平成17年 3 月	平成18年 3 月	平成19年 3 月	平成20年 3 月	平成21年 3 月
(1) 連結経営指標等					
売上高 (百万円)	1, 292, 813	1, 368, 792	1, 489, 658	1, 487, 827	1, 392, 581
経常利益 (百万円)	65, 224	66, 755	62, 574	56, 523	91
当期純利益又は 当期純損失(△) (百万円)	26, 970	26, 722	32, 658	64, 143	△4, 260
純資産額 (百万円)	214, 284	346, 309	405, 912	455, 946	325, 797
総資産額 (百万円)	1, 606, 613	1, 666, 843	1, 602, 091	1, 783, 393	1, 761, 065
1 株当たり純資産額 (円)	128. 31	177. 89	204. 42	232. 58	166. 50
1 株当たり当期純利益 金額又は 1 株当たり当 期純損失金額(△) (円)	17. 26	15. 64	16. 77	32. 93	△2. 19
潜在株式調整後 1 株 当たり当期純利益金額 (円)	15. 31	15. 64	—	—	—
自己資本比率 (%)	13. 3	20. 8	24. 9	25. 4	18. 3
自己資本利益率 (%)	14. 8	9. 5	8. 4	15. 1	△1. 1
株価収益率 (倍)	21. 2	27. 4	27. 6	13. 3	—
営業活動による キャッシュ・フロー (百万円)	149, 070	128, 525	158, 714	165, 765	△39, 783
投資活動による キャッシュ・フロー (百万円)	△169, 247	△46, 449	△128, 298	△69, 827	△111, 139
財務活動による キャッシュ・フロー (百万円)	△51, 600	△3, 137	△100, 897	△87, 336	114, 504
現金及び現金同等物 の期末残高 (百万円)	163, 155	242, 785	172, 274	179, 964	143, 436
従業員数 〔外、平均臨時雇用者数〕 (人)	29, 098 [5, 189]	30, 322 [5, 618]	32, 460 [5, 590]	31, 345 [4, 132]	33, 045 [3, 917]

回次	第55期	第56期	第57期	第58期	第59期
決算年月	平成17年 3 月	平成18年 3 月	平成19年 3 月	平成20年 3 月	平成21年 3 月
(2) 当社の経営指標等					
売上高 (百万円)	1, 100, 448	1, 171, 088	1, 289, 429	1, 341, 360	1, 248, 647
経常利益又は 経常損失(△) (百万円)	52, 417	50, 813	46, 240	46, 212	△3, 521
当期純利益又は 当期純損失(△) (百万円)	10, 401	28, 137	31, 833	50, 532	△1, 832
資本金 (百万円)	107, 292	160, 001	160, 001	160, 001	160, 001
発行済株式総数 (株)	1, 672, 804, 427	1, 949, 959, 257	1, 949, 959, 257	1, 949, 959, 257	1, 949, 959, 257
純資産額 (百万円)	201, 118	333, 155	383, 509	424, 443	296, 376
総資産額 (百万円)	1, 348, 849	1, 505, 643	1, 501, 805	1, 702, 230	1, 697, 188
1 株当たり純資産額 (円)	120. 31	170. 96	196. 85	217. 91	153. 30
1 株当たり配当額 (内 1 株当たり 中間配当額) (円)	3. 00 (－)	3. 00 (－)	3. 00 (－)	5. 00 (－)	1. 00 (－)
1 株当たり当期純利益 金額又は 1 株当たり当 期純損失金額(△) (円)	6. 65	16. 45	16. 34	25. 94	△0. 94
潜在株式調整後 1 株 当たり当期純利益金額 (円)	5. 97	16. 45	－	－	－
自己資本比率 (%)	14. 9	22. 1	25. 5	24. 9	17. 5
自己資本利益率 (%)	5. 9	10. 5	8. 5	12. 5	△0. 5
株価収益率 (倍)	55. 0	26. 1	28. 3	16. 9	－
配当性向 (%)	45. 1	18. 2	18. 4	19. 3	－
従業員数 [外、平均臨時雇用者数] (人)	12, 091 [304]	12, 523 [329]	12, 945 [351]	13, 120 [380]	14, 179 [365]

(注) 1. 売上高には消費税等は含まない。

2. 当期純損失となった年度については、株価収益率及び配当性向については記載していない。

3. 平成19年 3 月期以降の潜在株式調整後 1 株当たり当期純利益金額については、潜在株式が存在しないため記載していない。

4. 純資産額の算定にあたり、平成19年 3 月期から「貸借対照表の純資産の部の表示に関する会計基準」(企業会計基準第 5 号) 及び「貸借対照表の純資産の部の表示に関する会計基準等の適用指針」(企業会計基準適用指針第 8 号) を適用している。

5. 1 株当たり情報の算定上の基礎となる「普通株式の平均期中株式数」並びに「1 株当たり純資産額の算定に用いられた期末の普通株式の数」は、従業員持株会信託口が所有する当社株式を控除している。