

【表紙】	
【提出書類】	有価証券報告書の訂正報告書
【根拠条文】	金融商品取引法第24条の2第1項
【提出先】	関東財務局長
【提出日】	2022年1月12日
【事業年度】	自 2020年1月1日 至 2020年12月31日
【会社名】	株式會社大韓航空 (KOREAN AIR LINES CO., LTD.)
【代表者の役職氏名】	禹 基洪 代表取締役 (Kee-Hong Woo, Representative Director)
【本店の所在の場所】	大韓民国07505ソウル特別市江西区ハヌルギル260 (260 Haneul-gil, Gangseo-gu, Seoul 07505, Korea)
【代理人の氏名又は名称】	弁護士 島崎文彰
【代理人の住所又は所在地】	東京都千代田区神田小川町一丁目7番地 小川町メセナビル4階 島崎法律事務所
【電話番号】	(03) 5843-9631
【事務連絡者氏名】	弁護士 島崎文彰
【連絡場所】	東京都千代田区神田小川町一丁目7番地 小川町メセナビル4階 島崎法律事務所
【電話番号】	(03) 5843-9631
【縦覧に供する場所】	該当事項なし

1【提出理由】

2021年6月30日に提出しました有価証券報告書の記載事項の一部に訂正すべき事項がありましたので、本有価証券報告書の訂正報告書により、該当事項を以下のとおり訂正するものであります。

2【訂正事項】

表紙

第一部 企業情報

第1 本国における法制等の概要

- 1 会社制度等の概要
- 3 課税上の取扱い

第2 企業の概況

- 1 主要な経営指標等の推移
- 2 沿革
- 3 事業の内容
- 4 関係会社の状況
- 5 従業員の状況

第3 事業の状況

- 1 経営方針、経営環境及び対処すべき課題等
- 2 事業等のリスク
- 3 経営者による財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析
- 4 経営上の重要な契約等

第4 設備の状況

- 1 設備投資等の概要

第5 提出会社の状況

- 1 株式等の状況
- 2 配当政策
- 3 コーポレート・ガバナンスの状況等

第6 経理の状況

- 1 財務書類
 - (1) 連結財務書類
 - (2) 個別財務書類
- 3 その他
- 4 K-IFRSと日本国の会計原則及び会計慣行の主な相違

第二部 提出会社の保証会社等の情報

第1 保証会社情報

- 1 保証の対象となっている社債

3【訂正箇所】

訂正を要する箇所および訂正した箇所は下線で示しております。

表紙

<訂正前>

(前略)

(注) (中略)

2. 本書において、別段の記載がある場合または文脈上別段に解すべき場合を除き、「当社」または「当社グループ」とは、株式会社大韓航空(KOREAN AIR LINES CO., LTD.)または株式会社大韓航空およびその連結子会社を指す。

「保証人」とは、韓国輸出入銀行を指す。

(後略)

<訂正後>

(前略)

(注) (中略)

2. 本書において、別段の記載がある場合または文脈上別段に解すべき場合を除き、「当社」または「当社グループ」とは、株式会社大韓航空(KOREAN AIR LINES CO., LTD.)または株式会社大韓航空およびその連結子会社を指す。

「保証人」または「保証会社」とは、韓国輸出入銀行を指す。

(後略)

第2【企業の概況】

1【主要な経営指標等の推移】

<訂正前>

連結経営指標等

(単位：別段の記載があるものを除き、十億ウォン)

	12月31日終了年度 / 12月31日現在 (監査済)		
	2018年 ⁽¹⁾	2019年 ⁽¹⁾	2020年
売上	12,702	12,384	7,606
営業利益	568	176	109
当期純利益 (損失)	(161)	(623)	(230)
当期純利益 (損失) の帰属：			
支配企業の所有主	(168)	(629)	(212)
非支配持分	7	6	(18)
当期総包括利益 (損失)	(393)	(680)	(132)
当期総包括利益 (損失) の帰属：			
支配企業の所有主	(395)	(683)	(114)
非支配持分	2	3	(18)
1株当たり利益 (損失) (ウォン)：			
普通株式帰属分			
継続事業からの基本および希薄化後			
1株当たり純損失	(2,865)	(7,301)	(6,335)
非継続事業からの基本利益	791	646	4,356
非継続事業からの希薄化後利益	791	646	4,088
優先株式帰属分			
継続事業からの基本および希薄化後			
1株当たり純損失	(2,865)	(7,356)	(6,495)
非継続事業からの基本および希薄化後利益	791	651	4,466
資本総計	3,163	2,781	3,312
資本の帰属：			
支配企業の所有主	3,040	2,656	3,207
非支配持分	123	125	105
資産総計	25,842	27,014	25,190
自己資本比率 (%) ⁽²⁾	12.2%	10.3%	13.1%
自己資本利益率 (%) ⁽³⁾	(5.1)%	(22.4)%	(6.9%)
営業活動によるキャッシュ・フロー	2,774	2,287	1,377
投資活動によるキャッシュ・フロー	(639)	(1,549)	(3)
設備投資 ⁽⁴⁾	(1,276)	(1,183)	(611)
財務活動によるキャッシュ・フロー	(1,408)	(1,447)	(858)
期末現金および現金性資産	1,504	816	1,315

注(1) 2020年における機内食事業の中止および売却を反映するため、2018年および2019年の数値は修正再表示されている。

(2) 自己資本比率 = 資本合計 / 資産合計

(3) 自己資本利益率 = 当期純利益 (損失) / 資本合計

(4) 設備投資は、当社のキャッシュ・フロー計算書に表示される有形固定資産および投資不動産の取得を示す。

提出会社の経営指標等

(単位: 別段の記載があるものを除き、十億ウォン)

	12月31日終了年度 / 12月31日現在 (監査済)		
	2018年 ⁽¹⁾	2019年 ⁽¹⁾	2020年
売上	12,363	12,018	7,405
営業利益	600	205	238
当期純利益 (損失)	(83)	(569)	(195)
資本金 - 普通株式	474	474	871
資本金 - 優先株式	6	6	6
発行済普通株式数 (株) ⁽²⁾	94,844,634	94,844,634	174,209,713
発行済優先株式数 (株) ⁽³⁾	1,110,794	1,110,794	1,110,794
普通株式および優先株式 1株当たり額面金額 (ウォン)	5,000	5,000	5,000
資本総計	3,153	2,818	3,369
資産総計	24,636	25,758	24,747
普通株式1株当たり純利益 (損失) (ウォン)			
継続事業からの基本および希薄化後 1株当たり純損失	(1,996)	(6,716)	(6,952)
非継続事業からの基本利益	756	649	5,098
非継続事業からの希薄化後利益	756	649	4,783
優先株式1株当たり純利益 (損失) (ウォン)			
継続事業からの基本および希薄化後 1株当たり純損失	(2,077)	(6,771)	(7,139)
非継続事業からの基本および希薄化 後利益	787	654	5,235
普通株式1株当たり配当金 (ウォン)	250	-	-
優先株式1株当たり配当金 (ウォン)	300	-	-
自己資本比率 (%) ⁽⁴⁾	12.8%	10.9%	13.6%
自己資本利益率 (%) ⁽⁵⁾	(2.6)%	(20.2)%	(5.8%)
配当性向 (%) ⁽⁶⁾	(14.9)%	-	-
従業員数 (臨時従業員を除く。) (人)	17,489	17,363	17,527

注(1) 2020年における機内食事業の中止および売却を反映するため、2018年および2019年の数値は修正再表示されている。

(2) 2020年は自己株式39株を含む。

(3) 2020年は自己株式2株を含む。

(4) 自己資本比率 = 資本合計 / 資産合計

(5) 自己資本利益率 = 当期純利益 (損失) / 資本合計

(6) 配当性向 = 支払配当額 / 純利益 (連結ベース)

<訂正後>

連結経営指標等

(単位：別段の記載があるものを除き、十億ウォン)

	12月31日終了年度 / 12月31日現在 (監査済)				
	2016年	2017年	2018年 ⁽¹⁾	2019年 ⁽¹⁾	2020年
売上	11,732	12,092	12,702	12,384	7,606
営業利益	1,121	940	568	176	109
当期純利益 (損失)	(557)	802	(161)	(623)	(230)
当期純利益 (損失) の帰属：					
支配企業の所有主	(565)	792	(168)	(629)	(212)
非支配持分	8	10	7	6	(18)
当期総包括利益 (損失)	(615)	1,106	(393)	(681)	(132)
当期総包括利益 (損失) の帰属：					
支配企業の所有主	(622)	1,089	(395)	(683)	(114)
非支配持分	7	17	2	3	(18)
1株当たり利益 (損失) (ウォン)：					
普通株式帰属分	(7,639)	8,639			
継続事業基本および希薄化後					
1株当たり純損失			(2,865)	(7,301)	(6,335)
非継続事業基本利益			791	646	4,356
非継続事業希薄化後利益			791	646	4,088
優先株式帰属分	(7,589)	8,689			
継続事業基本および希薄化後					
1株当たり純損失			(2,934)	(7,356)	(6,495)
非継続事業基本および希薄化後利益			810	651	4,466
資本総計	1,874	3,751	3,163	2,781	3,312
資本の帰属：					
支配企業の所有主	1,761	3,629	3,040	2,656	3,207
非支配持分	114	122	123	125	105
資産総計	23,957	24,649	25,842	27,014	25,190
自己資本比率 (%) ⁽²⁾	7.8%	15.2%	12.2%	10.3%	13.1%
自己資本利益率 (%) ⁽³⁾	(29.7)%	21.4%	(5.1)%	(22.4)%	(6.9)%
営業活動によるキャッシュ・フロー	2,806	2,807	2,774	2,288	1,377
投資活動によるキャッシュ・フロー	(874)	(2,041)	(639)	(1,549)	(3)
設備投資 ⁽⁴⁾	(1,145)	(1,877)	(1,276)	(1,183)	(611)
財務活動によるキャッシュ・フロー	(1,829)	(1,036)	(1,408)	(1,447)	(858)
期末現金及び現金性資産	1,090	761	1,504	816	1,315

注(1) 2020年における機内食事業の中止および売却を反映するため、上記表中の2018年および2019年の数値は再作成されており、無監査である。

(2) 自己資本比率 = 資本総計 / 資産総計

(3) 自己資本利益率 = 当期純利益 (損失) / 資本総計

(4) 設備投資は、当社のキャッシュ・フロー計算書に表示される有形固定資産および投資不動産の取得を示す。

提出会社の経営指標等

(単位: 別段の記載があるものを除き、十億ウォン)

	12月31日終了年度 / 12月31日現在 (監査済)				
	2016年	2017年	2018年 ⁽¹⁾	2019年 ⁽¹⁾	2020年
売上	11,503	11,803	12,363	12,018	7,405
営業利益	1,079	956	600	205	238
当期純利益 (損失)	(591)	908	(83)	(569)	(195)
資本金 - 普通株式	364	474	474	474	871
資本金 - 優先株式	6	6	6	6	6
発行済普通株式数 (株) ⁽²⁾	72,839,744	94,844,634	94,844,634	94,844,634	174,209,713
発行済優先株式数 (株) ⁽³⁾	1,110,794	1,110,794	1,110,794	1,110,794	1,110,794
普通株式および優先株式 1株当たり額面金額 (ウォン)	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000
資本総計	1,653	3,672	3,153	2,818	3,369
資産総計	22,706	23,423	24,636	25,758	24,747
普通株式1株当たり純利益 (損失) (ウォン)	(7,997)	9,909			
継続事業基本および希薄化後 1株当たり純損失			(1,996)	(6,716)	(6,952)
非継続事業基本利益			756	649	5,098
非継続事業希薄化後利益			756	649	4,783
優先株式1株当たり純利益 (損失) (ウォン)	(7,947)	9,959			
継続事業基本および希薄化後 1株当たり純損失			(2,077)	(6,771)	(7,139)
非継続事業基本および希薄化後 利益			787	654	5,235
普通株式1株当たり配当金 (ウォン)	0	250	250	-	-
優先株式1株当たり配当金 (ウォン)	0	300	300	-	-
自己資本比率 (%) ⁽⁴⁾	7.3%	15.7%	12.8%	10.9%	13.6%
自己資本利益率 (%) ⁽⁵⁾	(35.8)%	24.7%	(2.6)%	(20.2)%	(5.8)%
配当性向 (%) ⁽⁶⁾	-	3.0%	(14.7)%	-	-
従業員数 (契約社員を除く。) (人)	16,963	17,192	17,489	17,363	17,527

注(1) 2020年における機内食事業の中止および売却を反映するため、上記表中の2018年および2019年の数値は再作成されており、無監査である。

(2) 自己株式を含む。

(3) 自己株式を含む。

(4) 自己資本比率 = 資本総計 / 資産総計

(5) 自己資本利益率 = 当期純利益 (損失) / 資本総計

(6) 配当性向 = 支払配当額 / 純利益 (連結ベース)

2【沿革】

<訂正前>

(前略)

2013年8月、韓進グループ内に新たな持株会社としてハンジンKALカンパニー・リミテッド(以下「ハンジンKAL」という。)が設立され、当社はロー・コスト・キャリア(以下「LCC」という。)子会社であるジン・エアー社における保有分のすべてを含む投資事業をハンジンKALに譲渡した。2020年12月31日現在、当社の筆頭株主はハンジンKALであり、当社の発行済普通株式の29.27%および当社の優先株式の0.86%を保有していた。

(後略)

<訂正後>

(前略)

2013年8月、韓進グループ内に新たな持株会社として韓進KALカンパニー・リミテッド(以下「韓進KAL」という。)が設立され、当社はロー・コスト・キャリア(以下「LCC」という。)子会社であるジン・エアー社における保有分のすべてを含む投資事業を韓進KALに譲渡した。2020年12月31日現在、当社の筆頭株主は韓進KALであり、当社の発行済普通株式の29.27%および当社の優先株式の0.86%を保有していた。

(後略)

3【事業の内容】

<訂正前>

概要

(中略)

当社は、1962年の設立以降、国際線および国内線の総輸送旅客数で韓国市場においてリーダーシップを維持しており、現在では世界においても主要な国際航空会社となっている。質の高い総合サービス・キャリアとしての地位を確立するため、当社は旅客および顧客に質の高いサービスを提供することに努め、最新のテクノロジーを備えた航空機を導入するなどして、常に航空機材をアップグレードしている。当社はまた、航空貨物輸送会社として国際的に確固たる地位を確立しており、国際航空運送協会（以下「IATA」という。）によると、国際定期便の貨物輸送トンキロでみると、それぞれ2018年および2019年には第6位であった。2020年12月31日現在、当社は43カ国の108カ所の国際線就航先に、また国内では13カ所の目的地に向けて旅客および貨物のサービスを提供していた。当社は、航空宇宙ならびにリムジン輸送およびホテルにおいても関連事業を行っている。

当社グループの報告可能なセグメントは以下のとおりである。

(中略)

当社は、2019年および2020年12月31日に終了した年度に、それぞれ12,702十億ウォンおよび12,384十億ウォンの売上と、623十億ウォンおよび230十億ウォンの純損失を計上した。

競争力

(中略)

- ・ **先進技術を使用し、頻繁にアップデートを行っている航空機材。** 当社の航空機材は、頻繁にアップグレードされており、ボーイング787-9およびエアバス220-300など、最新技術を採用した航空機を導入している。当社はアジアで最初にエアバス380を発注し、納入した航空会社の1社で、スタッフ付きのバーとラウンジ、免税ショーケースおよびビジネスクラス客専用アップパーデッキなどユニークなサービス・アメニティを配備させた世界初の航空会社である。

(中略)

サービス

(中略)

以下の表は、表示期間にかかる当社の売上の内訳およびその売上合計に占める割合を示したものである。

12月31日に終了した年度						
2018年 ⁽¹⁾		2019年		2020年		
(十億ウォン)	(%)	(十億ウォン)	(%)	(十億ウォン)	(%)	
(中略)						
合計 ⁽³⁾	12,702	100.0	12,384	100.0	7,606	100.0

注(1) 2018年の業績は、K-IFRS第1017号、第2104号、第2105号および第2027号を基準に計算されている。

(2) ITサービス、航空機エンジンの整備および修理ならびにインターネット・メール・オーダー販売による売上を含む。

(3) 非継続事業を反映している。

航空運送

当社の航空運送事業は、旅客と貨物の国内便、国際便の輸送サービスで構成されており、昔も今も当社の最大の収益源である。2019年および2020年12月31日に終了した年度における航空運送事業の売上は、それぞれ11,785十億ウォンおよび7,140十億ウォン、当社の総売上に占める割合は、それぞれ91.3%および90.1%であった。

旅客サービス事業

(中略)

以下の表は、2020年12月31日現在の当社の旅客路線ネットワークを示したものである。

地域	路線数	就航都市
(中略)		
東南アジアおよびグアム	22	バンコク、セブ*、チェンマイ*、クラーク*、コロンボ*、ダナン*、ダラット*、デリー*、デンパサール・バリ*、グアム*、ハノイ、ホーチミン市、ジャカルタ、カトマンズ、クアラルンプール、マレ*、マニラ、ニャチャン*、 <u>パラオ・コロール島</u> 、 <u>プノンペン</u> 、プーケット*、シンガポール、ヤンゴン

(中略)

当社の旅客サービスの主要な統計は、売上、座席キロ (ASK)、売上旅客キロ (RPK)、座席利用率およびイールドなど、航空業界で通常使用される基準で集計される。ASKは、販売可能な座席数×路線の飛行距離 (キロメートル) である。RPKは、マイレージを交換して利用した人を含む航空代金を支払った旅客数×路線の飛行距離 (キロメートル) である。座席利用率は当社の総座席数の利用率で、RPKをASKで除して計算される。イールドは各RPKからの売上の尺度で、売上をRPKで除して計算される。

以下の表は、表示期間における当社の旅客業務の要約営業情報を示したものである。

	12月31日に終了した年度		
	2018年	2019年	2020年
	(中略)		
ASK (百万)	99,916	101,108	34,860
国内線	3,341	3,316	2,152

(中略)

貨物サービス事業

(中略)

当社は、不確実な市場状況においても先制的な措置を通じて収益の最大化を行っている。当社は、電子機器、自動車部品およびオンライン商取引といった大規模な貨物利用運送事業者からの従来型の航空輸送需要を確実に惹きつけ、COVID-19の検疫用品（マスク、衛生用品および検査キット）などの緊急需要、ならびに海上貨物から転換された貨物を積極的に惹きつけることで収益性を高めた。特に、当社は、COVID-19の初期段階でチャーター便を予定に入れることで、拡大する検疫関連商品の供給への対応に努めた。

(中略)

当社の貨物サービスの主要な統計は、収益、有効貨物トンキロ（AFTK）、有償貨物トンキロ（RFTK）、貨物容量利用率およびイールドなど、貨物業界で通常使用される基準で集計される。AFTKは輸送可能貨物容量（トン）×飛行距離（キロメートル）である。RFTKは貨物重量（トン）×飛行距離（キロメートル）である。貨物容量利用率は当社の総貨物容量の利用率で、RFTKをAFTKで除して計算される。イールドは各RFTKからの収益の尺度で、収益をRFTKで除して計算される。

以下の表は、表示期間における当社の貨物事業の要約営業情報を示したものである。

	12月31日に終了した年度		
	2018年	2019年	2020年
AFTK (百万)	10,836	10,480	10,741
RFTK (百万)	8,293	7,482	8,649

(中略)

生産能力

(旅客：百万席キロメートル、貨物：百万トンキロメートル、金額：百万ウォン)

項目	2018年		2019年		2020年	
	供給	金額	供給	金額	供給	金額
	(中略)					
2. 貨物 (AFTK)	10,836	3,621,378	10,480	3,361,866	10,741	5,279,779
合計		13,115,521		12,743,478		8,783,155

(1) 生産能力の計算方法：

計算方法等

A) 供給数量：

- 旅客： 座席数キロ = 機種ごとの供給座席数 × 総運航距離
- 貨物： 有効貨物トンキロ = 機種ごとの供給貨物容量トン × 運航距離

(中略)

生産実績

(旅客：百万人キロメートル、貨物：百万トンキロメートル、金額：百万ウォン)

項目	2018年		2019年		2020年	
	輸送	金額	輸送	金額	輸送	金額
(中略)						
2. 貨物 (RFTK)	8,293	3,012,185	7,482	2,557,446	8,649	4,250,730
合計		10,749,689		10,324,920		6,255,945

* 2020年の特典旅客（BPK）は1,921百万人キロである。

* 2018年の実績については、K-IFRS第1017号、第2104号、第2105号および第2027号を基準に計算されている。

航空機材

(中略)

以下の表は、2020年12月31日現在の当社の航空機に関する追加情報である。

航空機の種類	所有	リース	合計
旅客機：			
(中略)			
エアバス220-300	0	10	10
ボーイング747-400	0	0	0
ボーイング747-8I	2	8	10

(中略)

当社は、将来の成長に向けて、航空機を最新化し続ける計画である。当社は、747-400などの古い航空機を段階的に廃止し、777-300ER、787-9、747-8I、747-8F、777-Fおよび737MAXといった燃費が良く環境に優しい航空機を中心に据える予定である。現在、当社はボーイング787シリーズを10機運航しているが、この機種は、他の大型航空機と比較して、燃費が良く、環境に優しく、かつ機内の空気圧を低くし、空気の質を改善することで顧客により良い機内体験をもたらしている。2020年から2024年までの間に、当社は、ボーイング787シリーズ30機を追加導入し、当社の航空機材の次の中心モデルとする予定である。かかるボーイング787型機の導入に加え、当社は、高密度航空機の長距離路線への割当てを増やすことによって、航空機の稼働率上昇に注力している。仁川空港をそのメインハブとして有していることから、当社では、北米（ニューヨーク、ロサンゼルス、アトランタ）、ヨーロッパ（パリ、ロンドン、フランクフルト）およびその他地域（バンコク、シドニー）などの長距離路線に対する十分な旅客需要を享受しており、ボーイング747-8I、777-300ERおよびエアバス380といった長い機体のワイドボディ機を上記路線に就航させることにより、収益性を向上させることを目指している。2017年から2019年には、当社は、韓国国内と日本向け支線への比較的低い需要に対応するため、エアバス220-300を10機導入した。

(中略)

上記の航空機材運航によって、ボーイング社およびエアバス社などの航空機メーカーとの間の航空機購入にかかる当社の契約総額は、2020年12月31日現在6,351百万米ドルである。当社は、主にファイナンス・リースによりかかる航空機取得の資金を調達する計画である。当社のファイナンス・リースは、外国の輸出信用機関（米国の輸出入銀行（U.S. EXIM）、フランスのBpifrance、ドイツのエルメス信用保険会社、英国の輸出信用保証局、カナダ輸出開発公社およびイタリアの外国貿易保険株式会社を含む。）、韓国輸出入銀行、韓国産業銀行またはその他の国際・国内金融機関を通じて調達され、航空機自体が担保となる。ファイナンス・リースを使用せずに購入、取得される少数の航空機は、オペレーティング・リースにより取得される。

(中略)

ハブ

当社の主要なハブは、アジアの主要なゲートウェイ空港のひとつである仁川空港である。仁川国際空港公社により発表されたデータによると、仁川空港は年間500,000機超の運航が可能で、定格能力は旅客数77百万人、貨物輸送量5.0百万トンである。2020年の国際貨物発着量は約2.9百万トンで、これは国際空港協会（以下「ACI」という。）によると、世界の国際空港で第6位の取扱量となる。2020年、仁川空港の国際線旅客数は約12百万人で、これはACIによると世界で第8位である。仁川空港は2018年1月に第2旅客ターミナルをオープンした。仁川空港の統計によると、2020年において、当社は仁川空港の合計発着量に対し、旅客サービスの約28.5%と貨物サービスの約46.8%を取扱った。

当社は、国内便の大部分を金浦空港で運航している。金浦空港は仁川空港に次ぐ韓国で2番目に大規模な空港である。金浦空港は主に国内便を取扱っており、日本と中国への限られた地域的な国際便を取扱っている。2020年、金浦空港の旅客数は約17百万人、貨物発着量は約142,000トンであった。金浦空港の統計によると、2020年において、当社は金浦空港の合計発着量に対し、旅客サービスの約18.4%と貨物サービスの約32.6%を取扱った。

（中略）

その他の事業

（中略）

ホテルおよびリムジン輸送

米国子会社のハンジン・インターナショナル・コーポレーション（Hanjin International Corporation、以下「HIC社」という。）を通じて、当社は2011年までロサンゼルス・ウィルシャー・グランド・ホテルを運営し、その後2017年6月に立地の再開発を行った後、ウィルシャー・グランド・センター（および同センター内のインターコンチネンタル・ロサンゼルス・ダウントウン・ホテル）を開業した。

（中略）

その他

当社は、機内食および機内販売事業をコリア・エアー・ケータリング・アンド・デューティフリー社に譲渡した。同社は、大韓航空が一部（49%）保有する子会社であり、残りの持分はプライベート・エクイティ投資会社であるハーン・アンド・カンパニーに売却された。

（中略）

フライトの安全性

（中略）

当社の企業安全・保安・法令遵守部は、以下によってセーフネット・システムをサポートしている。

（中略）

- ・可能な限り人為的なエラーの排除
- ・適切に設計された手順制御システムを含む、すべての重要な安全プロセスに対して管理制御が存在することを確保

2005年1月、当社は、韓国およびスカイチーム・アライアンスのメンバーの中で最初にIATAの運航安全監査（以下「IOSA」という。）証明書を取得した航空会社となった。これは、組織および経営システム、運航業務、運航制御および運航管理、航空機エンジンおよびメンテナンス、機内業務、地上支援業務、貨物業務ならびに保安管理など900を超えるチェック項目に基づいてIATAが認証した国際的に認知された航空安全証明書である。更新監査は、IOSAの基準が当社の方針、プロセスおよび手続きに反映されているかどうかを検証する文書監査ならびに当社がかかる方針、プロセスおよび手続きを遵守しているかどうかをチェックする実施監査を通じて、2年に1回行われる。当社は、2018年10月の前回の監査においてすべてのチェック項目をクリアした。次の更新監査は2020年10月に予定されている。

フライトの安全性を強化するほか、当社は運航業務品質保証（以下「FOQA」という。）アニメーション・プログラムを毎年更新している。FOQAアニメーション・プログラムは、高解像度の衛星空港写真と地形図を

用いてリアルな表示を提供し、現実的な安全管理を可能する。FOQAは、新しい航空機材に対するFOQA分析機能を有効にし、運航データ分析プロセスを改善し、セーフネットとFOQAリスク管理とのリンクを強化し、保守運航品質保証および燃料管理の分析機能を拡張するため、毎年更新される。

(中略)

販売、流通およびマーケティング

(中略)

スカイチームとその他のアライアンス

スカイチーム

(中略)

2000年、当社は世界初のグローバル貨物アライアンスであるスカイチーム・カーゴを設立した。これは現在でも世界唯一の航空貨物アライアンスであり、2020年12月31日現在合計で159カ国超に運航している。スカイチーム・カーゴのビジョンは、全航空会社でグローバル・ネットワーク・アクセスおよび標準製品、ワンストップでシームレスなサービスを提供する、競争力のあるロジスティクス・プロバイダーになることである。スカイチーム・アライアンスと同様に、スカイチーム・カーゴでも各メンバーの世界に広がるネットワークを活用し、ひとつの地上支援業務会社を選択することで地上支援業務料金を引下げるシナジー効果を得ようとしている。2020年12月31日現在のスカイチーム・カーゴのメンバー数は11社であった。

以下の表は、2020年12月31日現在のスカイチーム・アライアンスおよびスカイチーム・カーゴの加盟航空会社を示したものである。

スカイチーム・ アライアンス	加盟航空会社数	加盟航空会社
(中略)		
貨物	12	アエロフロート貨物、アルゼンチン貨物、アエロメヒコ貨物、エールフランス貨物、KLM貨物、アリタリア貨物、中国航空貨物、中国貨運航空、チェコ航空貨物、デルタ貨物、大韓航空貨物およびサウジアラビア航空貨物

(後略)

<訂正後>

概要

(中略)

当社は、1962年の設立以降、国際線および国内線の総輸送旅客数で韓国市場においてリーダーシップを維持しており、現在では世界においても主要な国際航空会社となっている。質の高い総合サービス・キャリアとしての地位を確立するため、当社は旅客および顧客に質の高いサービスを提供することに努め、最新のテクノロジーを備えた航空機を導入するなどして、常に航空機材をアップグレードしている。当社はまた、航空貨物輸送会社として国際的に確固たる地位を確立しており、国際航空運送協会（以下「IATA」という。）によると、国際定期便の貨物輸送トンキロメートルでみると、それぞれ2018年および2019年には第6位であった。2020年12月31日現在、当社は36カ国の108カ所の国際線就航先に、また国内では13カ所の目的地に向けて旅客および貨物のサービスを提供していた。当社は、航空宇宙ならびにリムジン輸送およびホテルにおいても関連事業を行っている。

当社グループの報告セグメントは以下のとおりである。

(中略)

当社は、2019年および2020年12月31日に終了した年度に、それぞれ12,384十億ウォンおよび7,606十億ウォンの売上と、623十億ウォンおよび230十億ウォンの純損失を計上した。

競争力

(中略)

- ・ **先進技術を使用し、頻繁にアップデートを行っている航空機材。** 当社の航空機材は、頻繁にアップグレードされており、ボーイング787-9およびエアバス220-300など、最新技術を採用した航空機を導入している。当社はアジアで最初にエアバス380を発注し、導入した航空会社の1社で、スタッフ付きのバーとラウンジ、免税ショーケースおよびビジネスクラス客専用アップパーデッキなどユニークなサービス・アメニティを配備させた世界初の航空会社である。

(中略)

サービス

(中略)

以下の表は、表示期間にかかる当社の売上の内訳およびその売上合計に占める割合を示したものである。

12月31日に終了した年度					
2018年 ⁽¹⁾		2019年		2020年	
(十億ウォン)	(%) ⁽⁴⁾	(十億ウォン)	(%) ⁽⁴⁾	(十億ウォン)	(%) ⁽⁴⁾
(中略)					
合計 ⁽³⁾		12,702	12,384	7,606	

注(1) 2018年の業績は、K-IFRS第1017号、第2104号、第2105号および第2027号を基準に計算されている。

(2) ITサービス、航空機エンジンの整備および修理ならびにインターネット・メール・オーダー販売による売上を含む。

(3) 非継続事業を反映している。

(4) 各数値の比率は、航空運送とその他のサービスの合計に基づいている。

航空運送

当社の航空運送事業は、旅客と貨物の国内便、国際便の輸送サービスで構成されており、昔も今も当社の最大の収益源である。2019年および2020年12月31日に終了した年度における航空運送事業の売上は、それぞれ

11,785十億ウォンおよび7,140十億ウォン、当社の総売上（連結調整前）に占める割合は、それぞれ91.3%および90.1%であった。

旅客サービス事業

（中略）

以下の表は、2020年12月31日現在の当社の旅客路線ネットワークを示したものである。

地域	路線数	就航都市
（中略）		
東南アジアおよびグアム	22	バンコク、セブ*、チェンマイ*、クラーク*、コロンボ*、ダナン*、 ダラット*、デリー*、デンパサール・パリ*、グアム*、ハノイ、 ホーチミン市、ジャカルタ、カトマンズ、クアラルンプール、マレ*、 マニラ、ニャチャン*、プノンペン、プーケット*、 シンガポール、ヤンゴン
（中略）		

当社の旅客サービスの主要な統計は、売上、座席キロメートル（ASK）、売上旅客キロメートル（RPK）、座席利用率およびイールドなど、航空業界で通常使用される基準で集計される。ASKは、販売可能な座席数×路線の飛行距離（キロメートル）である。RPKは、マイレージを交換して利用した人を含む航空代金を支払った旅客数×路線の飛行距離（キロメートル）である。座席利用率は当社の総座席数の利用率で、RPKをASKで除して計算される。イールドは各RPKからの売上の尺度で、売上をRPKで除して計算される。

以下の表は、表示期間における当社の旅客業務の要約営業情報を示したものである。

	12月31日に終了した年度		
	2018年	2019年	2020年
（中略）			
ASK（百万）	99,943	101,108	34,860
国内線	3,342	3,316	2,152
（中略）			

貨物サービス事業

（中略）

当社は、不確実な市場状況においても先制的な措置を通じて収益の最大化を行っている。当社は、電子機器、自動車部品およびオンライン商取引といった大規模な貨物利用運送事業者からの従来型の航空輸送需要を確実に引き付け、COVID-19の検疫用品（マスク、衛生用品および検査キット）などの緊急需要、ならびに海上貨物から転換された貨物を積極的に引き付けることで収益性を高めた。特に、当社は、COVID-19の初期段階でチャーター便を予定に入れることで、拡大する検疫関連商品の供給への対応に努めた。

（中略）

当社の貨物サービスの主要な統計は、売上、有効貨物トンキロメートル（ACTK）、有償貨物トンキロメートル（CTK）、貨物容量利用率およびイールドなど、貨物業界で通常使用される基準で集計される。ACTKは輸送可能貨物容量（トン）×飛行距離（キロメートル）である。CTKは貨物重量（トン）×飛行距離（キロメートル）である。貨物容量利用率は当社の総貨物容量の利用率で、CTKをACTKで除して計算される。イールドは各CTKからの売上の尺度で、貨物による売上をCTKで除して計算される。

以下の表は、表示期間における当社の貨物事業の要約営業情報を示したものである。

	12月31日に終了した年度		
	2018年	2019年	2020年
ACTK（百万）	10,836	10,480	10,741

CTK (百万) 8,293 7,482 8,649

(中略)

生産能力

(旅客 : 百万席キロメートル、貨物 : 百万トンキロメートル、金額 : 百万ウォン)

項目	2018年		2019年		2020年	
	供給	金額	供給	金額	供給	金額

(中略)

2. 貨物

(ACTK)	10,836	3,621,378	10,480	3,361,866	10,741	5,279,779
合計		13,115,521		12,743,478		8,783,155

(1) 生産能力の計算方法 :

計算方法等

A) 供給数量 :

- 旅客 : 座席数キロメートル = 機種ごとの供給座席数 × 総運航距離
- 貨物 : 有効貨物トンキロメートル = 機種ごとの供給貨物容量トン × 運航距離

(中略)

生産実績

(旅客 : 百万人キロメートル、貨物 : 百万トンキロメートル、金額 : 百万ウォン)

項目	2018年		2019年		2020年	
	輸送	金額	輸送	金額	輸送	金額

(中略)

2. 貨物

(CTK)	8,293	3,012,185	7,482	2,557,446	8,649	4,250,730
合計		10,749,689		10,324,920		6,255,945

* 2020年の特典旅客 (BPK) は1,921百万人キロメートルである。

* 2018年の実績については、K-IFRS第1017号、第2104号、第2105号および第2027号を基準に計算されている。

航空機材

(中略)

以下の表は、2020年12月31日現在の当社の航空機に関する追加情報である。

航空機の種類	所有	リース	合計
旅客機 :			
(中略)			
エアバス220-300	0	10	10
ボーイング747-8I	2	8	10

(中略)

当社は、将来の成長に向けて、航空機を最新化し続ける計画である。当社は、747-400などの古い航空機を段階的に廃止し、777-300ER、787-9、747-8I、747-8F、777-Fおよび737-8といった燃費が良く環境に優しい航空機を中心に据える予定である。現在、当社はボーイング787シリーズを10機運航しているが、この機種は、他の大型航空機と比較して、燃費が良く、環境に優しく、かつ機内の空気圧を低くし、空気の質を改善することで顧客により良い機内体験をもたらしている。2020年から2024年までの間に、当社は、ボーイング787シリーズ30機を追加導入し、当社の航空機材の次の中心モデルとする予定である。かかるボーイング787

型機の導入に加え、当社は、高密度航空機の長距離路線への割当てを増やすことによって、航空機の稼働率上昇に注力している。仁川空港をそのメインハブとして有していることから、当社では、北米（ニューヨーク、ロサンゼルス、アトランタ）、ヨーロッパ（パリ、ロンドン、フランクフルト）およびその他地域（バンコク、シドニー）などの長距離路線に対する十分な旅客需要を享受しており、ボーイング747-8I、777-300ERおよびエアバス380といった長い機体のワイドボディ機を上記路線に就航させることにより、収益性を向上させることを目指している。2017年から2019年には、当社は、韓国国内と日本向け支線への比較的低い需要に対応するため、エアバス220-300を10機導入した。

（中略）

上記の航空機材運航によって、ボーイング社およびエアバス社などの航空機メーカーとの間の航空機購入にかかる当社の契約総額は、2020年12月31日現在6,513百万米ドルである。当社は、主にファイナンス・リースによりかかる航空機取得の資金を調達する計画である。当社のファイナンス・リースは、外国の輸出信用機関（米国の輸出入銀行（U.S. EXIM）、フランスのBpifrance、ドイツのエルメス信用保険会社、英国の輸出信用保証局、カナダ輸出金融公社およびイタリアの外国貿易保険株式会社を含む。）、韓国輸出入銀行、韓国産業銀行（以下「KDB」という。）またはその他の国際・国内金融機関を通じて調達され、航空機自体が担保となる。ファイナンス・リースを使用せずに購入、取得される少数の航空機は、オペレーティング・リースにより取得される。

（中略）

ハブ

当社の主要なハブは、アジアの主要なゲートウェイ空港のひとつである仁川空港である。仁川国際空港公社により発表されたデータによると、仁川空港は年間500,000機超の運航が可能で、定格能力は旅客数77百万人、貨物輸送量5.0百万トンである。2020年の国際貨物発着量は約2.9百万トンで、これは国際空港評議会（以下「ACI」という。）によると、世界の国際空港で第6位の取扱量となる。2020年、仁川空港の国際線旅客数は約12百万人で、これはACIによると世界で第8位である。仁川空港は2018年1月に第2旅客ターミナルをオープンした。仁川空港の統計によると、2020年において、当社は仁川空港の合計発着量に対し、旅客サービスの約28.5%と貨物サービスの約46.8%を取扱った。

当社は、国内便の大部分を金浦国際空港（以下「金浦空港」という。）で運航している。金浦空港は仁川空港に次ぐ韓国で2番目に大規模な空港である。金浦空港は主に国内便を取扱っており、日本と中国への限られた地域的な国際便を取扱っている。2020年、金浦空港の旅客数は約17百万人、貨物発着量は約142,000トンであった。金浦空港の統計によると、2020年において、当社は金浦空港の合計発着量に対し、旅客サービスの約18.4%と貨物サービスの約32.6%を取扱った。

（中略）

その他の事業

（中略）

ホテルおよびリムジン輸送

米国子会社の韓進インターナショナル・コーポレーション（Hanjin International Corporation、以下「HIC社」という。）を通じて、当社は2011年までロサンゼルス・ウィルシャー・グランド・ホテルを運営し、その後2017年6月に立地の再開発を行った後、ウィルシャー・グランド・センター（および同センター内のインターコンチネンタル・ロサンゼルス・ダウンタウン・ホテル）を開業した。

（中略）

その他

当社は、機内食および機内販売事業を、大韓航空が一部（20%）保有する関連会社であるコリア・エア・ケータリング・アンド・デューティフリー社に譲渡した。

（中略）

フライトの安全性

(中略)

当社の企業安全・保安・法令遵守部は、以下によってセーフネット・システムをサポートしている。

(中略)

- ・可能な限りの人為的なエラーの排除
- ・適切に設計された手順制御システムを含む、すべての重要な安全プロセスに対して管理制御が存在することの確保

2005年1月、当社は、韓国およびスカイチーム・アライアンスのメンバーの中で最初にIATAの運航安全監査（以下「IOSA」という。）証明書を取得した航空会社となった。これは、組織および経営システム、運航業務、運航制御および運航管理、航空機エンジンおよびメンテナンス、機内業務、地上支援業務、貨物業務ならびに保安管理など900を超えるチェック項目に基づいてIATAが認証した国際的に認知された航空安全証明書である。更新監査は、IOSAの基準が当社の方針、プロセスおよび手続きに反映されているかどうかを検証する文書監査ならびに当社がかかる方針、プロセスおよび手続きを遵守しているかどうかをチェックする実施監査を通じて、2年に1回行われる。当社は、2020年11月の前回の監査においてすべてのチェック項目をクリアした。次回の更新監査は2022年1月に予定されている。

フライトの安全性を強化するほか、当社は運航業務品質保証（以下「FOQA」という。）アニメーション・プログラムを毎年更新している。FOQAアニメーション・プログラムは、高解像度の衛星空港写真と地形図を用いてリアルな表示を提供し、現実的な安全管理を可能にする。FOQAは、新しい航空機材に対するFOQA分析機能を有効にし、運航データ分析プロセスを改善し、セーフネットとFOQAリスク管理とのリンクを強化し、保守運航品質保証および燃料管理の分析機能を拡張するため、毎年更新される。

(中略)

販売、流通およびマーケティング

(中略)

スカイチームとその他のアライアンス

スカイチーム

(中略)

2000年、当社は世界初のグローバル貨物アライアンスであるスカイチーム・カーゴを設立した。これは現在でも世界唯一の航空貨物アライアンスであり、2020年12月31日現在合計で159カ国超に運航している。スカイチーム・カーゴのビジョンは、全航空会社でグローバル・ネットワーク・アクセスおよび標準製品、ワンストップでシームレスなサービスを提供する、競争力のあるロジスティクス・プロバイダーになることである。スカイチーム・アライアンスと同様に、スカイチーム・カーゴでも各メンバーの世界に広がるネットワークを活用し、ひとつの地上支援業務会社を選択することで地上支援業務料金を引下げるシナジー効果を得ようとしている。2020年12月31日現在のスカイチーム・カーゴのメンバー数は12社であった。

以下の表は、2020年12月31日現在のスカイチーム・アライアンスおよびスカイチーム・カーゴの加盟航空会社を示したものである。

スカイチーム・ アライアンス	加盟航空会社数	加盟航空会社
(中略)		
貨物	12	アエロフロート貨物、アルゼンチン貨物、アエロメヒコ貨物、エールフランス貨物、KLM貨物、アリタリア貨物、中国航空貨物、中国貨運航空、チェコ航空貨物、デルタ貨物、大韓航空貨物、サウジアラビア航空貨物

(後略)

4【関係会社の状況】

<訂正前>

関係会社

(2020年12月31日現在、単位：百万ウォン)

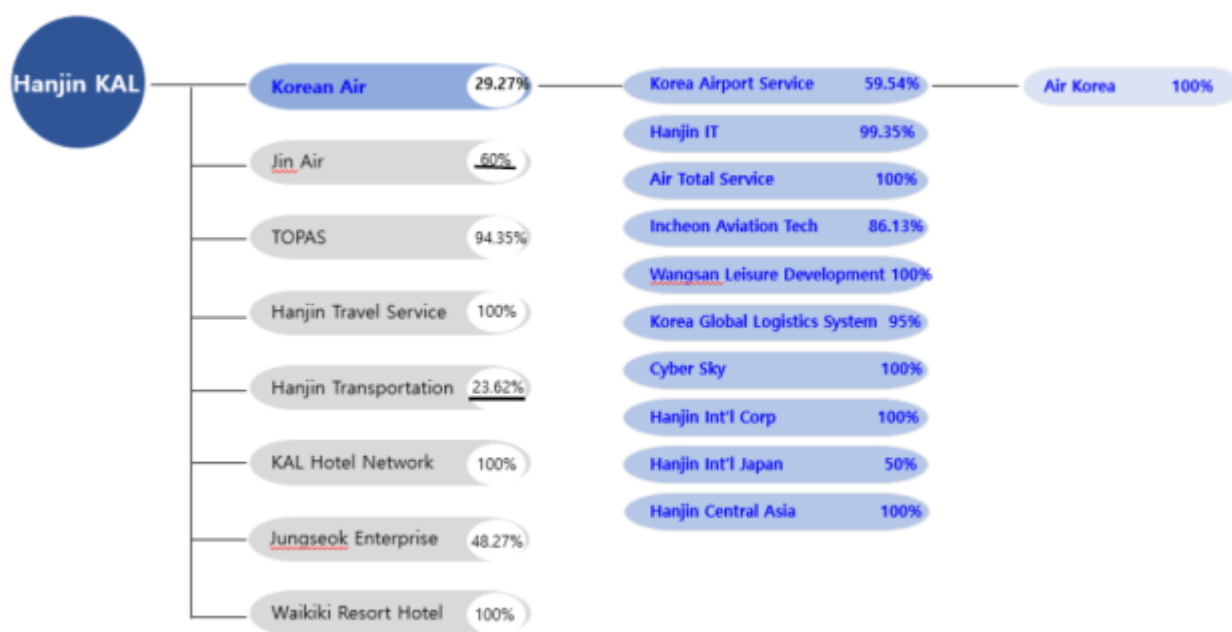
名称	所在地	資本金	主要な事業の内容	当社における議決権の所有割合
ハンジンKALカンパニー・リミテッド	韓国ソウル特別市	1,664,265	持株会社	29.27%

(中略)

韓進グループ

韓進グループは、韓国最大手の事業グループのひとつである。1945年に運送会社として設立された韓進グループは、政府が輸出中心の産業化に重点を置いて奨励した韓国経済の発展において重要な役割を果たしており、とりわけ航空会社、旅行および情報システムならびに電気通信産業などに重点を置いた世界の物流業界のリーダーに成長した。ハンジンKALは、2013年8月にグループの持株会社となった。2020年12月31日現在、韓進グループは6大陸に進出し、韓国取引所の上場会社5社を含む31社で構成されている。

以下の図は、2020年12月31日現在の韓進グループのグループ会社の一部およびその株式保有比率を示したものである。



(後略)

<訂正後>

関係会社

(2020年12月31日現在、単位：百万ウォン)

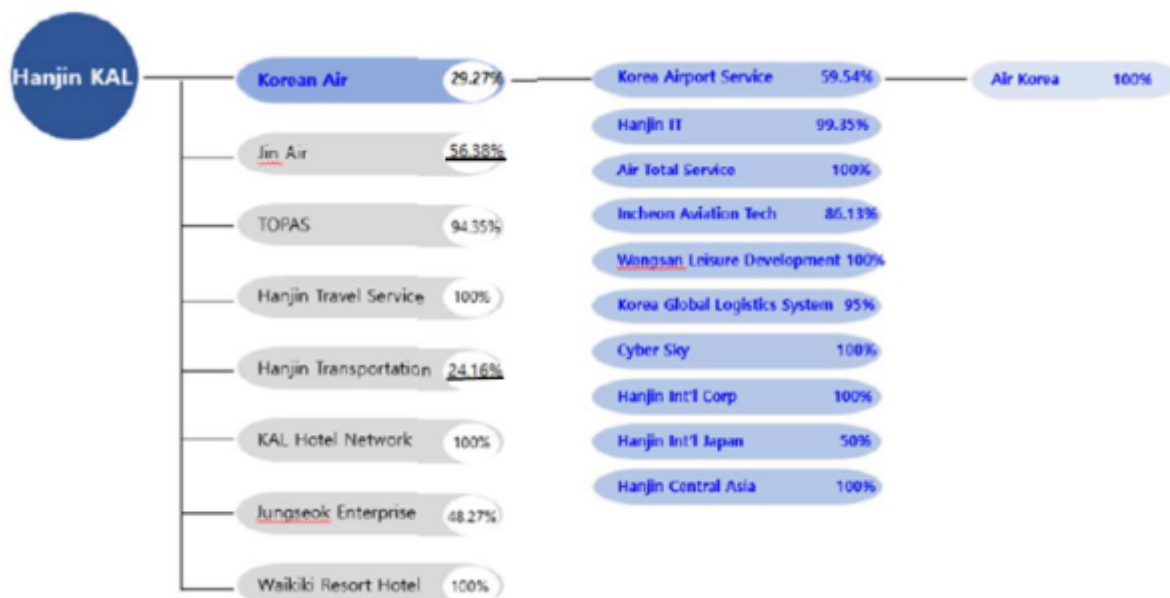
名称	所在地	資本金	主要な事業の内容	当社における 議決権の所有割合
韓進KALカンパニー・ リミテッド	韓国ソウル特別市	1,664,265	持株会社	29.09%

(中略)

韓進グループ

韓進グループは、韓国最大手の事業グループのひとつである。1945年に運送会社として設立された韓進グループは、政府が輸出中心の産業化に重点を置いて奨励した韓国経済の発展において重要な役割を果たしており、とりわけ航空会社、旅行および情報システムならびに電気通信産業などに重点を置いた世界の物流業界のリーダーに成長した。韓進KALは、2013年8月にグループの持株会社となった。2020年12月31日現在、韓進グループは6大陸に進出し、韓国取引所の上場会社5社を含む31社で構成されている。

以下の図は、2020年12月31日現在の韓進グループのグループ会社の一部およびその株式保有比率を示したものである。



(後略)

5【従業員の状況】

<訂正前>

(前略)

労使関係

(中略)

KPUは、乗務手当、労働時間および労働条件について当社経営陣と合意に至らず、2005年12月に4日間のストライキを行った。その後今日に至るまでKPUによるストライキは発生していない。2005年のKPUによる最後のストライキの後、公益を保護し、公衆に不便を来さないようにするため、韓国法が改正された。労働組合および労働関係調整法は、関連する組合がストライキを支持する票決を行ったとしても、パイロットによるストライキを制限している。かかるストライキは、当社または韓国の政府当局である労働関係委員会の同意がある場合にのみ発生しうる。2010年、労働関係委員会は、国際線のパイロットがその職務の最大20%についてストライキを行うことを認めることに同意した。国際線のパイロットによるかかるストライキが行われた場合、当社はその路線の運航に支障がないように臨時のパイロット(ストライキ参加者数の50%を上限とする。)を雇用することが認められている。「第3 - 4 . 事業等のリスク - 当社の事業に関するリスク - 労働争議は、当社の業務に悪影響を及ぼす可能性がある。」を参照されたい。2019年、当社はKPUとの間で2.5%の賃上げについて協定を締結し、KALUとの間ではCOVID-19の状況下で航空業界が困難な状況にあることから賃金の凍結について合意した。

<訂正後>

(前略)

労使関係

(中略)

KAPUは、乗務手当、労働時間および労働条件について当社経営陣と合意に至らず、2005年12月に4日間のストライキを行った。その後今日に至るまでKAPUによるストライキは発生していない。2005年のKAPUによる最後のストライキの後、公益を保護し、公衆に不便を来さないようにするため、韓国法が改正された。労働組合および労働関係調整法は、関連する組合がストライキを支持する票決を行ったとしても、パイロットによるストライキを制限している。かかるストライキは、当社または韓国の政府当局である労働関係委員会の同意がある場合にのみ発生しうる。2010年、労働関係委員会は、国際線のパイロットがその職務の最大20%についてストライキを行うことを認めることに同意した。国際線のパイロットによるかかるストライキが行われた場合、当社はその路線の運航に支障がないように臨時のパイロット(ストライキ参加者数の50%を上限とする。)を雇用することが認められている。「第3 - 2 . 事業等のリスク - 当社の事業に関するリスク - 労働争議は当社の業務に悪影響を及ぼす可能性がある。」を参照されたい。2019年、当社はKAPUとの間で2.5%の賃上げについて協定を締結し、2020年、KALUとの間ではCOVID-19の状況下で航空業界が困難な状況にあることから賃金の凍結について合意した。

第3【事業の状況】

1【経営方針、経営環境及び対処すべき課題等】

<訂正前>

(前略)

コミットメント

通常業務において、当社は操業のさまざまな点に関して義務と責任を果たす契約を締結している。契約上の義務と責任の金額と種類については、本書「第6 - 1 財務書類」に記載される2020年12月31日現在および同日に終了した年度の当社グループの連結財務諸表の注記15、25および42、ならびに2019年12月31日現在および同日に終了した年度の当社グループの連結財務諸表の注記16、26および42を参照されたい。

<訂正後>

(前略)

コミットメント

通常業務において、当社は操業のさまざまな点に関して義務と責任を果たす契約を締結している。契約上の義務と責任の金額と種類については、本書「第6 - 1 財務書類」に記載される2020年12月31日現在および同日に終了した年度の当社グループの連結財務諸表の注記16、26および42、ならびに2019年12月31日現在および同日に終了した年度の当社グループの連結財務諸表の注記16、26および42を参照されたい。

2【事業等のリスク】

<訂正前>

以下に掲げるリスクならびに当社が現時点で了知していない、または現時点において重大ではないと考えているその他のリスクは、当社の財務書類、経営成績または事業の見通しに重大な影響を及ぼす可能性がある。以下の記載には、多くの将来予測に関する記述が含まれている。かかる将来予測に関する記述は本書の提出日現在における当社の判断に基づくものである。

航空産業に関するリスク

航空産業における競争の激化および他の輸送・通信形態との競争は当社の事業に悪影響を及ぼす可能性がある。

(中略)

当社が、希望する市場において他の航空会社との間で提携およびマーケティング関係を維持または取得できない場合には、当社の事業は悪影響を受けることがある。また、スカイチーム・アライアンスと競合する国際的なアライアンスが、スカイチーム・アライアンスがそのメンバー航空会社に提供することができないような競争上の利点をそのメンバーである航空会社に提供できる場合には、当社の事業に損失となることがある。また、韓国仁川における当社のハブ空港である仁川国際空港（以下「仁川空港」という。）は地域間の交通を結ぶ地理的な利点を享受している。しかし、アジア太平洋および/または中東における他の発展・成長途上のハブ空港は、仁川空港の回避や迂回を可能にすることがあるため、そのことが当社にとって交通量の減少をもたらす可能性がある。

近年、格安航空会社（以下「LCC」という。）の台頭によって航空産業における競争が激しさを増している。LCCが提供する低運賃の結果、空の旅への総需要が高まったと考えられているが、LCCとの競争は国内外の路線の双方において韓国の航空旅行サービス市場に大きな影響を及ぼした。MOLITが公表した統計によると、2020年第3四半期（累積）に、韓国においてはフルサービス航空会社2社が国際線搭乗客数の58.7%を占めたが、LCC7社の国際線搭乗客数は37.3%を占めた。同期間中、国内線搭乗客数の29.3%はフルサービス航空会社2社を利用したが、70.7%は韓国のLCC7社を利用した。

(中略)

当社は、航空燃料のコストおよび入手しやすさによって重大な悪影響を受ける可能性がある。

当社の経営成績は、航空燃料の入手しやすさおよびその価格の変動の影響を大きく受ける。歴史的にみて、燃料コストおよびその入手しやすさは、価格のボラティリティおよび需給の変動に左右されてきた。燃料コストおよびその入手しやすさは、世界的な原油価格の変動、航空燃料の需給バランス、在庫水準、経済成長の指標、燃料税政策、戦争およびその他の地政学的な事象といった全世界で発生する数多くの経済的・政治的な要因および事象の影響を受けることがある。例えば、航空燃料価格について広く用いられる指標であるウェスト・テキサス・インターメディアイト（WTI）の平均石油価格は、COVID-19による景気低迷により、2019年の1バレル当たり57米ドルから2020年には1バレル当たり40米ドルに下落したが、石油価格は経済の回復により2021年には上昇するものと予想される。当社は、現在航空燃料の十分な供給を受けることができるが、今後の航空燃料の入手しやすさ、価格のボラティリティまたはコストについて予測することはできない。燃料の十分な供給が得られなくなり、または燃料コストが上昇した場合には、当社の売上、収益力および財政的な見通しに重大な悪影響が及ぶ可能性がある。

燃料は、当社の営業費用合計の最大部分の一角を占めており、2019年および2020年12月31日に終了した年度に、それぞれ営業費用合計の27%および17%を占めた。よって、燃料価格の比較的小幅な変動でさえ当社の経営成績および流動性に重大な影響を及ぼす可能性がある。燃料価格の値上がりの影響を軽減するため、当社は燃料の市場価格に応じた燃油サーチャージを旅客に請求している。しかし、非常に競争的な航空産業の性質上、当社は、燃料価格の値上がりの影響を完全に相殺するために運賃またはサーチャージを十分に引上げることができないことがある。

(中略)

二国間航空協定および国際線のキャパシティの変更が当社の事業の収益性に悪影響を及ぼすことがある。

国際航空産業は、飛行路線、提供されるサービスの数および運航基準など、航空会社の運営の大部分（そのうち最も重要なものは安全、保安および航空機騒音に関わるものである。）を対象とする様々な度合いの政府規制に従っている。航空会社の運営の国際規制の基準は、ほぼすべての諸国が当事者となっている1944年シカゴ条約（国際民間航空条約、以下「シカゴ条約」という。）である。シカゴ条約は、各国が自国の領空に対して完全に排他的な主権を有することを定めている。世界の航空会社による外国への商業上のアクセスを規制する多国間協定がない場合、主として定期便サービスにかかるアクセスは一般に契約当事者間で交渉された二国間航空協定の条項の下で認められる。2020年12月31日現在、韓国は93カ国との間で航空協定を、また旅客便路線については27カ国、貨物便路線については38カ国（それぞれ米国、カナダ、日本、ブラジル、チリ、パナマおよびエクアドルを含む。）との間で航空自由化（オープンスカイ）協定を締結していた。「オープンスカイ」協定により、各国の航空会社は、他国のすべての国際空港を利用し、戦略的な提携を結び、航空機または乗務員をリースし、他の航空会社と国際路線を共有することができる。

(中略)

当社の事業に関するリスク

当社の負債は多額であり、当社の事業および流動性に悪影響を及ぼす可能性がある。

当社の事業は極めて資本集約的であり、航空機の取得ならびに情報技術およびその他の分野への投資に多額の設備投資を要する。当社は、従来から航空機取得のために負債による資金調達およびリースを必要としており、2020年12月31日現在、長期借入金の非流動部分、社債およびファイナンス・リース債務からなる当社の長期負債合計は、8,205十億ウォンに上った。2020年12月31日現在、当社の流動資産は3,717十億ウォンであったのに対し、流動負債は7,833十億ウォンであった。当社はまた、航空券の販売による売掛金などの将来の収入を裏付資産として利用することによりその資金調達ニーズを賄うため、資産担保証券ローン（ABS）の発行に依存している。2020年12月31日現在、当社の資産担保証券ローンの残高は2,346十億ウォンであった。

(中略)

当社への資金の貸手は、ファイナンス・リースおよびその他の担保付ローンにより購入された航空機に対する担保権を有しており、当社が関連するファイナンス・リースまたは融資文書の条件に基づく特定の要件を遵守しなかった場合に、当該航空機の所有権を有することがある。

2020年12月31日現在、当社は、160機の航空機を運航しており、そのうち78機および18機はそれぞれファイナンス・リースおよびオペレーティング・リースに基づいて取得されたものであった。関連する資金調達およびリース契約に基づき、当社への資金の貸手はかかる航空機に対する担保権を有している。当社がファイナンス・リースまたは関連する融資文書のいずれかの下で不履行に陥った場合、当社への資金の貸手は、航空機の所有権を有することになり、これが行使された場合には、当社の事業、見通し、財政状態および経営成績に重大な悪影響を及ぼす可能性がある。さらに、各ファイナンス・リースには、クロス・デフォルト規定が盛り込まれている。ファイナンス・リースのいずれかの規定違反があった場合、当社の別のファイナンス・リースの下でクロス・デフォルトとなり、その結果当社への資金の貸手は当社の実質的にすべての航空機について所有権を有することになりうる。このことは、当社をその事業運営ができない状態に陥らせる可能性があり、それは当社の事業および収益力に重大な悪影響を及ぼすことになる。さらに、米国輸出入銀行（以下「米国輸銀」という。）および一部の輸出信用機関（以下「ECA」という。）は、航空機のファイナンス・リースに基づく当社の債務について保証を提供している。米国輸銀もしくはこれらのECAによるこれら契約に基づくかかる保証またはその他の義務の違反もしくは拒否は、当社の支配の及ばないものであり、関連する契約上の不履行となり、航空機の喪失につながる可能性がある。米国輸銀またはECAのいずれかが当社の資金調達について支援をするであろうという保証はなく、そのことはひいては今後のファイナンス・リースおよび関連する資金調達の利用可能性およびコストに悪影響を及ぼすことがある。

為替相場の変動は当社の事業、財政状態および経営成績に重大な悪影響を及ぼす可能性がある。

(中略)

当社は、可能な限り各通貨の受取額と支払額をマッチさせる方針によって為替エクスポージャーを管理している。さらに、当社は、円安などの為替リスクをヘッジするため、通貨オプションおよび通貨スワップ契約などのデリバティブ商品を利用している。しかし、これらのヘッジ戦略では当社の為替リスクのすべてをカバーできず、必ずしも効果的ではないことがある。したがって、ウォンに対する大幅な米ドル高またはその他の為替レートの変動は、当社の事業、財政状態および経営成績に重大な悪影響を及ぼす可能性がある。

(中略)

当社の業務は多くの空港に大きく依存しており、その事業はかかる空港での操業を著しく妨害するいかなる事態によっても損害を受ける。

当社の国際航空運送業務は仁川空港に大きく依存しており、またさほどではないが、ソウルにある金浦国際空港（以下「金浦空港」という。）にも依存しており、国内航空運送業務は金浦空港、済州島の済州国際空港および釜山近郊の金海国際空港に大きく依存している。航空交通管制の遅れ、天候状態、自然災害、成長の制約、第三者サービス・プロバイダーとの関係、コンピュータ・システムの不具合、施設の混乱、労使関係、電力供給、燃料供給、テロ行為その他を原因とするこれらの空港におけるサービスの重大な中断または混乱は、当社の事業、財務状態および経営成績に重大な悪影響を及ぼす可能性がある。

(中略)

当社の筆頭株主であり、韓進グループの持株会社であるハンジンKALならびに同社が推薦した取締役または役員の利害は、当社もしくは当社の他の株主の利害と異なるか、または対立する可能性がある。

2020年12月31日現在、当社の筆頭株主であり、韓進グループの持株会社であるハンジンKALは、当社の発行済普通株式の29.27%および優先株式の0.86%を保有していた。また、ハンジンKALの代表取締役である趙源泰氏は当社の会長を兼任している。当社の筆頭株主としての権利を行使する場合、ハンジンKALは当社の利害だけでなく、同社の利害および韓進グループの他の関連会社の利害も考慮する。かかる利害は、当社の事業ならびに企業買収、債務負担、金融約定および賠償の取決めを含む経営に関連した多くの分野における当社の利害と対立することがある。ハンジンKALおよび趙氏は、当社の経営にかかわる事項に重大な影響力を有しており、韓進グループの他の関連会社との取引における当社の事業判断に影響を及ぼし、そのことが、当社の利害よりもハンジンKALの利害に利することがあり、その結果当社の事業、財政状態および経営成績に重大な悪影響をもたらすことがある。

当社は、アジアナ航空の買収に関与しており、そのことが当社の事業および財政状態に影響を及ぼす可能性がある。

2020年11月16日、当社の筆頭株主であるハンジンKALEおよび韓国産業銀行（以下「KDB」という。）は、航空産業の再編に関する投資契約を締結した。この契約によると、KDBは払込資本の増資（0.5兆ウォンの第三者割当）およびハンジンKALが発行する転換社債の引受け（0.3兆ウォン）により、ハンジンKALの払込資本に0.8兆ウォンの資本注入を行うことにつき合意した。ハンジンKALは、当社に対する貸付（0.8兆ウォン）および当社の払込資本の増資（0.7兆ウォンの株主割当）により、1.5兆ウォンの資本注入を行うことにつき合意した。その後、当社はアジアナ航空が発行する永久転換社債（0.3兆ウォン）を引受け、アジアナ航空の株式（1.5兆ウォン）を取得する。この契約が締結されると、アジアナ航空は当社の子会社として組込まれることになる。

(中略)

アジアナ航空の買収は、当社の財政状態に影響を及ぼす可能性がある。2020年9月現在、両社の純債務を合計すると、当社単独の場合より8,140十億ウォン多い22,568十億ウォンである。資産合計に対する借入総額の割合は63.3%で、当社単独の場合と比較して1パーセントポイント高い。2社を合わせた流動性比率は43.1%（当社単独の場合より-10.7パーセントポイント）で、負債比率は927.0%（当社単独の場合より+234.1パーセントポイント）である。それでも、当社の払込資本の増資および投資契約の締結後は、当社は財政状態の改善を期待できる。結合ベースでは、流動性比率は79.3%に上昇し、資産合計に対する借入金合計の割合は56.0%に低下し、負債比率は464.9%に低下するであろう。ただし、これらの数値は外部監査人の監査を受けておらず、変動する可能性がある。

（後略）

<訂正後>

以下に掲げるリスクならびに当社が現時点で了知していない、または現時点において重大ではないと考えているその他のリスクは、当社の財務書類、経営成績または事業の見通しに重大な影響を及ぼす可能性がある。以下の記載には、多くの将来予測に関する記述が含まれている。かかる将来予測に関する記述は本書の提出日現在における当社の判断に基づくものである。

長引くCOVID-19の世界的大流行により、多くの諸国による入国制限によって世界の航空旅行への需要は落込み、当社の売上および営業キャッシュ・フローは悪化してきた。将来の資金調達計画、COVID-19の感染拡大、景気回復の速度などには依然として不確実性がある。また、財政状態および経営成績が変化する可能性もある。

航空産業に関するリスク

航空産業における競争の激化および他の輸送・通信形態との競争は当社の事業に悪影響を及ぼす可能性がある。

（中略）

当社が、希望する市場において他の航空会社との間で提携およびマーケティング関係を維持または取得できない場合には、当社の事業は悪影響を受けることがある。また、スカイチーム・アライアンスと競合する国際的なアライアンスが、スカイチーム・アライアンスがそのメンバー航空会社に提供することができないような競争上の利点をそのメンバーである航空会社に提供できる場合には、当社の事業に損失となることがある。また、韓国仁川にある当社のハブ空港である仁川空港は地域間の交通を結ぶ地理的な利点を享受している。しかし、アジア太平洋および/または中東における他の発展・成長途上のハブ空港は、仁川空港の回避や迂回を可能にすることがあるため、そのことが当社にとって交通量の減少をもたらす可能性がある。

近年、LCCの台頭によって航空産業における競争が激しさを増している。LCCが提供する低運賃の結果、空の旅への総需要が高まったと考えられているが、LCCとの競争は国内外の路線の双方において韓国の航空旅行サービス市場に大きな影響を及ぼした。MOLITが公表した統計によると、2020年第3四半期（累積）に、韓国においてはフルサービス航空会社2社が国際線搭乗客数の58.7%を占めたが、LCC7社の国際線搭乗客数は37.3%を占めた。同期間中、国内線搭乗客数の29.3%はフルサービス航空会社2社を利用したが、70.7%は韓国のLCC7社を利用した。

（中略）

当社は、航空燃料のコストおよび入手しやすさによって重大な悪影響を受ける可能性がある。

当社の経営成績は、航空燃料の入手しやすさおよびその価格の変動の影響を大きく受ける。歴史的にみて、燃料コストおよびその入手しやすさは、価格のボラティリティおよび需給の変動に左右されてきた。燃料コストおよびその入手しやすさは、世界的な原油価格の変動、航空燃料の需給バランス、在庫水準、経済

成長の指標、燃料税政策、戦争およびその他の地政学的な事象といった全世界で発生する数多くの経済的・政治的な要因および事象の影響を受けることがある。例えば、航空燃料価格について広く用いられる指標であるウェスト・テキサス・インターメディアイト（WTI）の石油価格の終値の平均は、COVID-19による景気低迷により、2019年の1バレル当たり57米ドルから2020年には1バレル当たり40米ドルに下落したが、石油価格は経済の回復により2021年には上昇するものと予想される。当社は、現在航空燃料の十分な供給を受けることができるが、今後の航空燃料の入手しやすさ、価格のボラティリティまたはコストについて予測することはできない。燃料の十分な供給が得られなくなり、または燃料コストが上昇した場合には、当社の売上、収益力および財政的な見通しに重大な悪影響が及ぶ可能性がある。

燃料は、当社の単体の営業費用合計の最大部分の一角を占めており、2019年および2020年12月31日に終了した年度に、それぞれ営業費用合計の27%および17%を占めた。よって、燃料価格の比較的小幅な変動でさえ当社の経営成績および流動性に重大な影響を及ぼす可能性がある。燃料価格の値上がりの影響を軽減するため、当社は燃料の市場価格に応じた燃油サーチャージを旅客に請求している。しかし、非常に競争的な航空産業の性質上、当社は、燃料価格の値上がりの影響を完全に相殺するために運賃またはサーチャージを十分に引上げることができないことがある。

（中略）

二国間航空協定および国際線のキャパシティの変更が当社の事業の収益性に悪影響を及ぼすことがある。

国際航空産業は、飛行路線、提供されるサービスの数および運航基準など、航空会社の運営の大部分（そのうち最も重要なものは安全、保安および航空機騒音に関わるものである。）を対象とする様々な度合いの政府規制に従っている。航空会社の運営の国際規制の基準は、ほぼすべての諸国が当事者となっている1944年シカゴ条約（国際民間航空条約、以下「シカゴ条約」という。）である。シカゴ条約は、各国が自国の領空に対して完全に排他的な主権を有することを定めている。世界の航空会社による外国への商業上のアクセスを規制する多国間協定がない場合、主として定期便サービスにかかるアクセスは一般に契約当事者間で交渉された二国間航空協定の条項の下で認められる。2020年12月31日現在、韓国は109カ国（EUを除く。）との間で航空協定を、また旅客便路線については36カ国、貨物便路線については43カ国（それぞれ米国、カナダ、日本、ブラジル、チリ、パナマおよびエクアドルを含む。）との間で航空自由化（オープンスカイ）協定を締結していた。「オープンスカイ」協定により、各国の航空会社は、他国のすべての国際空港を利用し、戦略的な提携を結び、航空機または乗務員をリースし、他の航空会社と国際路線を共有することができる。

（中略）

当社の事業に関するリスク

当社の負債は多額であり、当社の事業および流動性に悪影響を及ぼす可能性がある。

当社の事業は極めて資本集約的であり、航空機の取得ならびに情報技術およびその他の分野への投資に多額の設備投資を要する。当社は、従来から航空機取得のために負債による資金調達およびリースを必要としており、2020年12月31日現在、長期借入金の非流動部分、社債およびリース債務からなる当社の長期負債合計は、連結ベースで8,205十億ウォンに上った。2020年12月31日現在、連結ベースで、当社の流動資産は4,003十億ウォンであったのに対し、流動負債は7,988十億ウォンであった。当社はまた、航空券の販売による売掛金などの将来の収入を裏付資産として利用することによりその資金調達ニーズを賄うため、資産担保証券ローン（ABS）の発行に依存している。2020年12月31日現在、当社の資産担保証券ローンの残高は連結ベースで2,323十億ウォンであった。

（中略）

当社への資金の貸手は、ファイナンス・リースおよびその他の担保付ローンにより購入された航空機に対する担保権を有しており、当社が関連するファイナンス・リースまたは融資文書の条件に基づく特定の要件を遵守しなかった場合に、当該航空機の所有権を有することがある。

2020年12月31日現在、当社は、159機の航空機を運航しており、そのうち78機および18機はそれぞれファイナンス・リースおよびオペレーティング・リースに基づいて取得されたものであった。関連する資金調達およびリース契約に基づき、当社への資金の貸手はかかる航空機に対する担保権を有している。当社がファイナンス・リースまたは関連する融資文書のいずれかの下で不履行に陥った場合、当社への資金の貸手は、航空機の所有権を有することになり、これが行使された場合には、当社の事業、見通し、財政状態および経営成績に重大な悪影響を及ぼす可能性がある。さらに、各ファイナンス・リースには、クロス・デフォルト規定が盛り込まれている。ファイナンス・リースのいずれかの規定違反があった場合、当社の別のファイナンス・リースの下でクロス・デフォルトとなり、その結果当社への資金の貸手は当社の実質的にすべての航空機について所有権を有することになりうる。このことは、当社をその事業運営ができない状態に陥らせる可能性があり、それは当社の事業および収益力に重大な悪影響を及ぼすことになる。さらに、米国輸出入銀行（以下「米国輸銀」という。）および一部の輸出信用機関（以下「ECA」という。）は、航空機のファイナンス・リースに基づく当社の債務について保証を提供している。米国輸銀もしくはこれらのECAによるこれら契約に基づくかかる保証またはその他の義務の違反もしくは拒否は、当社の支配の及ばないものであり、関連する契約上の不履行となり、航空機の喪失につながる可能性がある。米国輸銀またはECAのいずれかが当社の資金調達について支援をするであろうという保証はなく、そのことはひいては今後のファイナンス・リースおよび関連する資金調達の利用可能性およびコストに悪影響を及ぼすことがある。

為替相場の変動は当社の事業、財政状態および経営成績に重大な悪影響を及ぼす可能性がある。

（中略）

当社は、可能な限り受取と支払の各通貨をマッチさせる方針によって為替エクスポージャーを管理している。さらに、当社は、円安などの為替リスクをヘッジするため、通貨オプションおよび通貨スワップ契約などのデリバティブ商品を利用している。しかし、これらのヘッジ戦略では当社の為替リスクのすべてをカバーできずに、必ずしも効果的ではないことがある。したがって、ウォンに対する大幅な米ドル高またはその他の為替レートの変動は、当社の事業、財政状態および経営成績に重大な悪影響を及ぼす可能性がある。

（中略）

当社の業務は多くの空港に大きく依存しており、その事業はかかる空港での操業を著しく妨害するいかなる事態によっても損害を受ける。

当社の国際航空運送業務は仁川空港に大きく依存しており、またさほどではないが、ソウルにある金浦空港にも依存しており、国内航空運送業務は金浦空港、済州島の済州国際空港および釜山近郊の金海国際空港に大きく依存している。航空交通管制の遅れ、天候状態、自然災害、成長の制約、第三者サービス・プロバイダーとの関係、コンピュータ・システムの不具合、施設の混乱、労使関係、電力供給、燃料供給、テロ行為その他を原因とするこれらの空港におけるサービスの重大な中断または混乱は、当社の事業、財務状態および経営成績に重大な悪影響を及ぼす可能性がある。

（中略）

当社の筆頭株主であり、韓進グループの持株会社である韓進KALならびに同社が推薦した取締役または役員の利害は、当社もしくは当社の他の株主の利害と異なるか、または対立する可能性がある。

2020年12月31日現在、当社の筆頭株主であり、韓進グループの持株会社である韓進KALは、当社の発行済普通株式の29.27%および優先株式の0.86%を保有していた。また、韓進KALの代表取締役である趙 源泰氏は当社の会長を兼任している。当社の筆頭株主としての権利を行使する場合、韓進KALは当社の利害だけでなく、同社の利害および韓進グループの他の関連会社の利害も考慮する。かかる利害は、当社の事業ならびに企業買収、債務負担、金融約定および賠償の取決めを含む経営に関連した多くの分野における当社の利害と対立することがある。韓進KALおよび趙氏は、当社の経営にかかわる事項に重大な影響力を有しており、韓進グループの他の関連会社との取引における当社の事業判断に影響を及ぼし、そのことが、当社の利害よりも韓

進KALの利害に利することがあり、その結果当社の事業、財政状態および経営成績に重大な悪影響をもたらすことがある。

当社は、アジアナ航空の買収に関与しており、そのことが当社の事業および財政状態に影響を及ぼす可能性がある。

2020年11月16日、当社の筆頭株主である韓進KALおよびKDBは、航空産業の再編に関する投資契約を締結した。この契約によると、KDBは払込資本の増資（0.5兆ウォンの第三者割当）および韓進KALが発行する永久交換社債の引受け（0.3兆ウォン）により、韓進KALの払込資本に0.8兆ウォンの資本注入を行うことにつき合意した。韓進KALは、当社に対する貸付（0.8兆ウォン）および当社の払込資本の増資（0.7兆ウォンの株主割当）により、1.5兆ウォンの資本注入を行うことにつき合意した。その後、当社はアジアナ航空が発行する永久転換社債（0.3兆ウォン）を引受け、アジアナ航空の株式（1.5兆ウォン）を取得する。この契約が締結されると、アジアナ航空は当社の子会社として組込まれることになる。

（中略）

アジアナ航空の買収は、当社の財政状態に影響を及ぼす可能性がある。2020年9月現在、両社の純債務（負債総計から現金及び現金性資産（短期金融商品を含む。）を差し引いた金額）を合計すると、当社単独の場合より8,140十億ウォン多い22,568十億ウォンである。資産合計に対する借入総額の合計の割合は63.3%で、当社単独の場合と比較して1パーセントポイント高い。2社を合わせた流動性比率は43.1%（当社単独の場合より-10.7パーセントポイント）で、負債比率は927.0%（当社単独の場合より+234.1パーセントポイント）である。これらの数値は、両社の2020年9月30日現在のレビュー済み連結財務書類の単純合計により算出されたものである。ただし、合計の数値は外部監査人のレビューまたは監査を受けておらず、変動する可能性がある。

（後略）

3【経営者による財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析】

<訂正前>

2019年と2020年の比較

(1) 概要

2020年、当社は航空旅客需要の急激な落込みや経済活動の縮小によって、創業以来最も困難な事業環境に直面した。世界の主要航空会社が損失を計上するなかで、当社は、生産性およびコスト削減を最大化し、航空貨物輸送事業における利益の最大化への全従業員の取組みにより、2020年だけで前年と比較して38%増の7,405十億ウォンの売上と、238.3十億ウォンの営業利益（33.7十億ウォン増）を達成した。

IATAは、2020年の世界の年間航空旅客輸送が前年と比較して66%減少したことを発表し、2021年にはCOVID-19のワクチンおよび治療薬の供給により航空旅客輸送は前年と比較して50%回復するであろうと予想したが、COVID-19の変異株によって回復の効果が2020年との比較で13%増に制限される可能性がある。世界の航空貨物輸送（FTK）もCOVID-19によって前年より11%減少したが、消費者マインドが回復することで2021年には13%の増加が期待される。

（中略）

(2) 財政状態および経営成績（連結ベース）

(a) 財政状態

（単位：百万ウォン）			
科目	2020年	2019年	前年比（%）
現金および現金性資産	3,451,324	2,861,777	+20.6%
棚卸資産ほか	551,195	712,925	-22.7%

（中略）

関係企業投資	6,402	7,288	-12.2%
その他非流動資産	2,699,000	2,121,689	+27.2%
非流動資産	21,187,542	23,439,417	-9.6%
資産総計	25,190,062	27,014,118	-6.8%

（中略）

資本総計	3,311,725	2,780,792	+19.1%
流動比率	50%	41%	+9%p
負債比率	661%	871%	-211%p
自己資本比率	13%	10%	+3%p

(b) 経営成績

(単位：百万ウォン)			
科目	2020年	2019年 ⁽¹⁾	前年比(%)

(中略)

販売費および管理費	652,827	1,272,288	-48.7%
営業利益	108,918	176,087	-38.2%
営業外収益	989,525	590,783	+67.5%
営業外費用	2,032,546	1,581,675	+28.5%
法人税費用差引前純利益(損失)	(934,103)	(814,805)	+14.6%
法人税費用(収益)	(111,424)	(125,707)	-11.4%
継続事業からの当期純利益(損失)	(822,679)	(689,099)	+19.4%
非継続事業からの当期純利益(損失)	592,660	66,338	+793.4%
当期純利益(損失)	(230,019)	(622,761)	-63.1%

注(1) 機内食および機内免税品販売事業が2020年12月17日付で譲渡されたため、これらの事業に係る損益は非継続事業として分類され、2019年の比較数値は当期の基準に合わせて修正再表示されている。

(c) セグメント別経営成績

(単位：百万ウォン)							
科目	事業セグメント	2020年		2019年		増減	
		金額	比率	金額	比率	金額	増減率

(中略)

(*) 非継続事業を反映している。

(中略)

ホテル

2020年、ホテル事業部門は、74.0十億ウォンの売上と80.4十億ウォンの営業損失を計上したが、これにはHIC社およびエアー・トータル・サービス社などの子会社の業績が含まれている。当社の完全所有子会社であるハンジン・インターナショナル・コーポレーションがロサンゼルスで営業しているホテルであるウィルシャー・グランド・センターは、COVID-19による需要激減に直面し、営業損失を計上した。

(中略)

(d) 非継続事業

(中略)

2020年および2019年12月31日に終了した年度にかかる非継続事業による損益の内訳は以下のとおりである。

(単位：百万ウォン)		
科目	2020年	2019年
非継続事業損益：		

(中略)

法人税費用差引前非継続事業損益	-8,723	80,313
法人税費用 (収益)	-1,989	13,976
法人税費用差引後非継続事業損益	-6,734	66,337

(中略)

非継続事業損益	592,660	66,337
---------	---------	--------

(中略)

非継続事業からのキャッシュ・フローは以下のとおりである (連結ベース)。

(単位：百万ウォン)		
科目	2020年	2019年

(中略)

正味キャッシュ・フロー	822,225	52,396
-------------	---------	--------

(中略)

(g) 資産の減損および減損損失 (連結ベース)

(中略)

2020年、当社は、有形固定資産について636,768百万ウォンの減損損失を認識した (2019年12月31日に終了した年度には2百万ウォン、2018年12月31日に終了した年度には20,278百万ウォン)。コリア・エアポート・サービス社を含む当社の子会社は、2020年12月31日に終了した年度に投資不動産について合計500,438百万ウォンの減損損失を認識した。

2018年、当社の子会社であるコリア・エアポート・サービス社は、投資不動産について403百万ウォン減損損失を認識した。

2020年、当社は無形資産について2,919百万ウォンの減損損失を認識した。当社の子会社であるハンジン・インフォメーション・システム&テレコミュニケーション・カンパニー・リミテッドは、2,754百万ウォンの減損損失を認識した。

(中略)

(3) 流動性、資金調達および支出

(a) 流動性の現状（連結ベース）

2020年末現在の現金および現金性資産ならびにその他の金融資産は、前年末現在と比較して270.7十億ウォン増の1,854.0十億ウォンであった。

(単位：百万ウォン)			
科目	2020年	2019年	増減
現金および現金性資産	1,314,566	816,253	498,313
その他の金融資産	539,406	767,007	-227,601
合計	1,853,972	1,583,260	270,712

(中略)

投資活動によるキャッシュ・インフローは、事業譲渡によるインフローにより、前年と比較して1,546.5十億ウォン増加し、財務活動によるキャッシュ・インフローは、払込資本の増資により589.0十億ウォン増加した。

(単位：百万ウォン)		
科目	2020年	2019年

(中略)

現金および現金性資産に対する為替変動の影響	(14,673)	20,830
売却予定資産への振替	(2,853)	-
期末残高	1,314,566	816,253

(b) 債務の状況（連結ベース）

資金調達状況

2020年末現在の当社の借入金総計額は、前年末現在より1,485.9十億ウォン減少して15,537.9十億ウォンとなったが、その内訳はリース負債が6,577.2十億ウォン、長期借入金が4,512.5十億ウォン、社債 / 資産担保証券ローンが4,460.3十億ウォンであった。

借入金の条件および利率などの詳細については、「第6 - 1 財務書類」に記載される2020年および2019年12月31日現在および同日に終了した年度に関する連結財務諸表の注記21および22を参照されたい。

(後略)

<訂正後>

2019年と2020年の比較

(1) 概要

2020年、当社は航空旅客需要の急激な落込みや経済活動の縮小によって、創業以来最も困難な事業環境に直面した。世界の主要航空会社が損失を計上するなかで、当社は、生産性およびコスト削減を最大化し、航空貨物輸送事業における利益の最大化への全従業員の取組みにより、個別ベースで、2020年だけで前年と比較して4,612.7十億ウォン減の7,405.0十億ウォンの売上と、238.3十億ウォンの営業利益（33.7十億ウォン増）を達成した。

IATAは、2020年の世界の年間航空旅客輸送が前年と比較して66%減少したことを発表し、2021年にはCOVID-19のワクチンおよび治療薬の供給により航空旅客輸送は前年と比較して50%回復するであろうと予想したが、COVID-19の変異株によって回復の効果が2020年との比較で13%増に制限される可能性がある。世界の航空貨物輸送（CTK）もCOVID-19によって前年より11%減少したが、消費者マインドが回復することで2021年には13%の増加が期待される。

（中略）

(2) 財政状態および経営成績（連結ベース）

(a) 財政状態

（単位：百万ウォン）			
科目	2020年	2019年	前年比（%）
現金及び現金性資産	1,314,566	816,253	+61.0%
棚卸資産	551,195	712,925	-22.7%

（中略）

関係会社投資	6,402	7,288	-12.2%
その他非流動資産*	2,699,000	2,121,689	+27.2%
非流動資産	21,187,542	23,439,417	-9.6%
資産総計	25,190,061	27,014,119	-6.8%

（中略）

資本総計	3,311,724	2,780,793	+19.1%
流動比率	50%	41%	+9%p
負債比率	661%	871%	-210%p
自己資本比率	13%	10%	+3%p

* 非流動資産から有形資産および関連会社投資を控除したもの。

(b) 経営成績

(単位：百万ウォン)			
科目	2020年	2019年 ⁽¹⁾	前年比(%)

(中略)

販売費及び管理費	652,827	1,272,288	-48.7%
営業利益	108,918	176,087	-38.2%
営業外収益 ⁽²⁾	989,525	590,783	+67.5%
営業外費用 ⁽³⁾	2,032,546	1,581,675	+28.5%
法人税費用差引前純利益(損失)	(934,103)	(814,806)	-
法人税費用(収益)	(111,424)	(125,707)	-
継続事業からの当期純利益(損失)	(822,679)	(689,099)	-
非継続事業からの当期純利益(損失)	592,660	66,338	+793.4%
当期純利益(損失)	(230,019)	(622,762)	-

注(1) 機内食および機内免税品販売事業が2020年12月17日付で譲渡されたため、これらの事業に係る損益は非継続事業として分類され、2019年の比較数値は当期の基準に合わせて修正再表示されている。

(2) 金融収益、持分法利益およびその他営業外収益の合計。

(3) 金融費用、持分法損失およびその他営業外費用の合計。

(c) セグメント別経営成績

(単位：百万ウォン)							
科目	事業セグメント	2020年		2019年		増減	
		金額	比率 ⁽¹⁾	金額	比率 ⁽¹⁾	金額	増減率

(中略)

(*) 非継続事業を反映している。

(1) 各数値の比率は、航空運送、航空宇宙、ホテルおよびその他の合計に基づいている。

(中略)

ホテル

2020年、ホテル事業部門は、74.0十億ウォンの売上と80.4十億ウォンの営業損失を計上したが、これにはHIC社およびエアー・トータル・サービス社などの子会社の業績が含まれている。当社の完全所有子会社である韓進インターナショナル・コーポレーションがロサンゼルスで営業しているホテルであるウィルシャー・グランド・センターは、COVID-19による需要激減に直面し、営業損失を計上した。

(中略)

(d) 非継続事業

(中略)

2020年および2019年12月31日に終了した年度にかかる非継続事業による損益の内訳は以下のとおりである。

(単位：百万ウォン)		
科目	2020年	2019年
非継続事業損益：		

(中略)

法人税費用差引前非継続事業損益	(8,723)	80,313
法人税費用 (収益)	(1,989)	13,976
法人税費用差引後非継続事業損益	(6,734)	66,338

(中略)

非継続事業損益	592,660	66,338
---------	---------	--------

(中略)

非継続事業からのキャッシュ・フローは以下のとおりである (連結ベース)。

(単位：百万ウォン)		
科目	2020年	2019年

(中略)

正味キャッシュ・フロー	822,225	52,395
-------------	---------	--------

(中略)

(g) 資産の減損および減損損失 (連結ベース)

(中略)

2020年、当社は、有形固定資産について636,768百万ウォンの減損損失を認識した (2019年12月31日に終了した年度には2百万ウォン)。コリア・エアポート・サービス社を含む当社の子会社は、2020年12月31日に終了した年度に投資不動産について合計500,438百万ウォンの減損損失を認識した。

2020年、当社は無形資産について2,919百万ウォンの減損損失を認識した。当社の子会社であるハンジン・インフォメーション・システム&テレコミュニケーション・カンパニー・リミテッドは、2,754百万ウォンの減損損失を認識した。

(中略)

(3) 流動性、資金調達および支出

(a) 流動性の現状（連結ベース）

2020年末現在の現金及び現金性資産ならびにその他の金融資産は、前年末現在と比較して270.7十億ウォン増の1,854.0十億ウォンであった。

(単位：百万ウォン)			
科目	2020年	2019年	増減
現金及び現金性資産	1,314,566	816,253	498,313
その他の金融資産 ⁽¹⁾	539,406	767,007	-227,601
合計	1,853,972	1,583,260	270,712

注(1) 短期金融商品およびその他金融資産の合計。

(中略)

投資活動によるキャッシュ・アウトフローは、事業譲渡によるインフローにより、前年と比較して1,546.5十億ウォン減少し、財務活動によるキャッシュ・アウトフローは、払込資本の増資により589.0十億ウォン減少した。

(単位：百万ウォン)		
科目	2020年	2019年

(中略)

外貨表示現金及び現金性資産の為替レート変動効果	(14,673)	20,830
売却目的で保有する資産への振替	(2,853)	-
期末残高	1,314,566	816,253

(b) 債務の状況（連結ベース）

資金調達状況

2020年末現在の当社の負債総計額⁽¹⁾は、前年末現在より1,485.9十億ウォン減少して15,537.9十億ウォンとなったが、その内訳はリース負債が6,577.2十億ウォン、短期/長期借入金が4,512.6十億ウォン、社債/資産担保証券ローンが4,448.1十億ウォンであった。借入金の条件および利率などの詳細については、「第6 - 1 財務書類」に記載される2020年および2019年12月31日現在および同日に終了した年度に関する連結財務諸表の注記21および22を参照されたい。

注(1) 短期借入金、1年以内に満期の到来する長期借入金、1年以内に満期の到来するリース負債、長期借入金、社債、資産担保証券ローンおよびリース負債の合計。

(後略)

4【経営上の重要な契約等】

<訂正前>

2020年に締結された重要な契約は以下のとおりである。

契約の名称	契約先	事業の内容	国
部門レベルのパトロールUAV生産 開始契約の修正	国防科学研究所	プロジェクト費用の中間修正による 契約価格の引上げ	韓国
A350型貨物機ドア事業の延長契 約	エアバス・ヘリコプター社	A350型貨物機の製造	韓国
(中略)			
コア部品の開発支援技術サービ ス契約	ソウル・スタンダード	P-3C部品開発サポートのための技術 援助	
米国空軍F-16戦闘機	米国空軍軍事司令部	米空軍F-16戦闘機の補給処整備およ び延長	
米国海兵隊/米国海軍のH-53の補 給処整備事業の延長契約	米国国防省	アジア太平洋地域に所在の米国海兵 隊/米国海軍のH-53の補給処整備	
次世代軍団レベルのUAV正確位置 追尾の開発契約の修正	ハンファ・システム	次世代軍団レベルのUAV正確位置追尾 の開発(期限延長とタスク補遺)	
A330型機 WP11後継契約	STELIAエアロスペース	A330型機 WP11 センター機体部品製 造	
スリオン・ヘリコプターの部品 契約	韓国航空宇宙産業	スリオン消防ヘリコプターの「後部 胴体」製造契約	
(後略)			

< 訂正後 >

2020年に締結された重要な契約は以下のとおりである。

契約の名称	契約先	事業の内容	契約先の 国
部門レベルのパトロールUAV生産 開始契約の修正	国防科学研究所	プロジェクト費用の中間修正による 契約価格の引上げ	韓国
A350型貨物機ドア事業の延長契 約	エアバス・ヘリコプター社	A350型貨物機の製造	フランス
(中略)			
コア部品の開発支援技術サービ ス契約	ソウル・スタンダード	P-3C部品開発サポートのための技術 援助	韓国
米国空軍F-16戦闘機	米国空軍軍事司令部	米空軍F-16戦闘機の補給処整備およ び延長	米国
米国海兵隊/米国海軍のH-53の補 給処整備事業の延長契約	米国国防省	アジア太平洋地域に所在の米国海兵 隊/米国海軍のH-53の補給処整備	米国
次世代軍団レベルのUAV正確位置 追尾の開発契約の修正	ハンファ・システム	次世代軍団レベルのUAV正確位置追尾 の開発 (期限延長とタスク補遺)	韓国
A330型機 WP11後継契約	STELIAエアロスペース	A330型機 WP11 センター機体部品製 造	フランス
スリオン・ヘリコプターの部品 契約	韓国航空宇宙産業	スリオン消防ヘリコプターの「後部 胴体」製造契約	韓国
(後略)			

第4【設備の状況】

1【設備投資等の概要】

<訂正前>

不動産、航空機および施設（2020年12月31日現在）

（単位：千ウォン）

項目 ⁽¹⁾	2020年 期首現在 帳簿価額	取得原価	処分	減価償却	その他の 増減 ⁽²⁾	移転	2020年 期末現在 帳簿価額
（中略）							
その他の有形							
固定資産 ⁽³⁾	226,150,418	21,215,849	(7,154,436)	(57,275,629)	(8,210,399)	3,102,240	177,828,043

（中略）

注：

（中略）

- (3) 建物、建築物、機械装置およびその他の有形固定資産の増減には、それぞれ354,902百万ウォン、4,175百万ウォン、7,043百万ウォンおよび3,675百万ウォンの減損損失が含まれている。当社グループの連結財務諸表において重要である、不動産、航空機および機械装置および不動産投資に係る減損テストの詳細は、本書「第6 - 1 財務書類」に記載される2020年および2019年12月31日現在および同日に終了した年度に関する連結財務諸表の注記15(2)に記載される。

（後略）

<訂正後>

不動産、航空機および施設（2020年12月31日現在）

（単位：千ウォン）

項目 ⁽¹⁾	2020年 期首現在 帳簿価額	取得原価	処分	減価償却	その他の 増減 ⁽²⁾	移転	2020年 期末現在 帳簿価額
（中略）							
その他有形固							
定資産 ⁽³⁾	226,150,418	21,215,849	(7,154,436)	(57,275,629)	(8,210,399)	3,102,240	177,828,043

（中略）

注：

（中略）

- (3) 建物、建築物、機械装置およびその他有形固定資産の増減には、それぞれ354,902百万ウォン、4,175百万ウォン、7,043百万ウォンおよび3,675百万ウォンの減損損失が含まれている。当社グループの連結財務諸表において重要である、不動産、航空機および機械装置および不動産投資に係る減損テストの詳細は、本書「第6 - 1 財務書類」に記載される2020年および2019年12月31日現在および同日に終了した年度に関する連結財務諸表の注記15(2)に記載される。

（後略）

第5【提出会社の状況】

1【株式等の状況】

<訂正前>

(前略)

(3) 発行済株式総数及び資本金の推移

(中略)

(優先株式)

(中略)

注(1) 当社がその投資事業を新設の持株会社ハンジンKALに譲渡したことによる減資。

(4) 所有者別状況

(議決権株式⁽¹⁾)

(2020年12月31日現在)

区分	保有株式数(株)	保有比率(%)
ハンジンKALカンパニー・リミテッド	50,998,067	29.08
国民年金基金 ⁽²⁾	14,120,250	8.05
その他	99,560,171	56.80
従業員	10,641,978	6.07
自己株式	41	二
合計	175,320,507	100.00

(中略)

(5) 大株主の状況

(議決権株式⁽¹⁾)

(2020年12月31日現在)

氏名または名称	住所	所有株式数 (株)	発行済普通株式総数に 対する所有株式数の割合(%)
ハンジンKALカンパニー・リミテッド	大韓民国ソウル市	50,998,067	29.08

(後略)

< 訂正後 >

(前略)

(3) 発行済株式総数及び資本金の推移

(中略)

(優先株式)

(中略)

注(1) 当社がその投資事業を新設の持株会社韓進KALに譲渡したことによる減資。

(4) 所有者別状況

(議決権株式⁽¹⁾)

(2020年12月31日現在)

区分	保有議決権株式数 (株)	議決権株式保有比率 (%)
韓進KALカンパニー・リミテッド	50,998,067	29.09
国民年金基金 ⁽²⁾	14,120,250	8.05
その他	99,560,171	56.79
従業員	10,641,978	6.07
合計	175,320,466	100.00

(中略)

(5) 大株主の状況

(議決権株式⁽¹⁾)

(2020年12月31日現在)

氏名または名称	住所	所有議決権株式数 (株)	発行済議決権株式総数に 対する所有株式数の割合 (%)
韓進KALカンパニー・リミテッド	大韓民国ソウル市	50,998,067	29.09

(後略)

2【配当政策】

<訂正前>

(前略)

(3) 配当金の主要指標

下表は、表示年の12月31日現在の登録株主に対して当社の普通株式および優先株式について宣言された配当金を示している。

(中略)

(*) (連結) 1株当たり純利益は普通株式に基づいており、非継続事業を含む金額で表示されている。1株当たり基本的利益の計算については、本書「第6 - 1 財務書類」に記載される2020年および2019年12月31日現在および同日に終了した年度の当社グループの連結財務諸表の注記38を参照されたい。

<訂正後>

(前略)

(3) 配当金の主要指標

下表は、表示年の12月31日現在の登録株主に対して当社の普通株式および優先株式について宣言された配当金を示している。

(中略)

(*) (連結) 1株当たり純利益は、継続事業普通株式1株当たり利益(損失)および非継続事業普通株式1株当たり利益(損失)の合計である。基本1株当たり利益の計算については、本書「第6 - 1 財務書類」に記載される2020年および2019年12月31日現在および同日に終了した年度の当社グループの連結財務諸表の注記38を参照されたい。

3【コーポレート・ガバナンスの状況等】

<訂正前>

(前略)

(2) 役員の状況

取締役および経営陣の構成

下表は、当社の取締役およびその職位を示したものである。当社の各取締役の業務上の住所は、韓国07505、ソウル特別市江西区ハヌルギル260に所在の当社の登記上の事務所の住所である。非常任取締役を除き、当社の取締役は全員当社の常勤従業員である。

男性：8人

女性：1人（全体比11％）

取締役

氏名	生年月日	役職	主要略歴	所有株式数 (株) ⁽¹⁾ (提出日現在)	就任日	任期満了日
趙 源泰 (Won-Tae Cho)	1976年1月	代表取締役、 会長兼最高経営責任者	趙 源泰は、2016年3月以降当社の代表取締役を務め、2019年5月以降当社の会長を務めているほか、現在韓進グループの中ではハンジンKALコーポレーションの代表取締役などを兼任している。仁荷大学校にて経営管理学部卒業。南カリフォルニア大学にて経営修士号取得。	16,276	2016年3月	2024年3月

(中略)

氏名	生年月日	役職	主要略歴	所有株式数 (株) ⁽¹⁾ (提出日現在)	就任日	任期満了日
金 棟哉 (Dong-Jae Kim)	1961年12月	非常任取締役	金 棟哉は、2018年3月以降当社の非常任取締役を務めており、現在延世大学国際学大学院教授。それ以前は、イリノイ大学アーバナ・シャンペーン校助教授。ソウル国立大学にて学士号および修士号、ペンシルバニア大学ウォートン校にて博士号を取得。	-	2018年3月	2024年3月

(中略)

上級経営陣

氏名	生年月日	役職	主要略歴	所有株式数（株） （提出日現在）	就任日
趙 源泰 (Won-Tae Cho)	1976年 1 月	代表取締役、会長兼 最高経営責任者	趙 源泰は、2016年 3 月以降当社の代表取締役を務め、2019年 5 月以降当社の会長を務めているほか、現在韓進グループの中ではハンジンKALコーポレーションの代表取締役などを兼任している。仁荷大学にて経営管理学部卒業。南カリフォルニア大学にて経営修士号取得。	16,270	2016年 3 月

（後略）

< 訂正後 >

（前略）

(2) 役員の状況

取締役および経営陣の構成

下表は、当社の取締役およびその職位を示したものである。当社の各取締役の業務上の住所は、韓国 07505、ソウル特別市江西区ハヌルギル260に所在の当社の登記上の事務所の住所である。非常任取締役を除き、当社の取締役は全員当社の常勤従業員である。

男性： 8 人（全体比89％）

女性： 1 人（全体比11％）

取締役

氏名	生年月日	役職	主要略歴	所有株式数 （株） ⁽¹⁾ （2020年 12月31日現在）	就任日	任期満了日
趙 源泰 (Won-Tae Cho)	1976年 1 月	代表取締役、 会長兼最高経 営責任者	趙 源泰は、2016年 3 月以降当社の代表取締役兼会長を務めているほか、現在韓進グループの中では韓進KALコーポレーションの代表取締役兼会長などを兼任している。仁荷大学にて経営管理学部卒業。南カリフォルニア大学にて経営修士号取得。	16,276	2016年 3 月	2024年 3 月

（中略）

氏名	生年月日	役職	主要略歴	所有株式数 (株) ⁽¹⁾ (2020年 12月31日 現在)	就任日	任期満了日
金 棟哉 (Dong-Jae Kim)	1961年12月	非常任取締役	金 棟哉は、2018年 3 月以降当社の非常任取締役を務めており、現在延世大学国際学大学院教授。それ以前は、イリノイ大学アーバナ・シャンペーン校助教授。ソウル国立大学にて学士号および修士号、ペンシルバニア大学ウォートン校にて博士号を取得。	-	2018年 3 月	2024年 3 月

(中略)

上級経営陣

氏名	生年月日	役職	主要略歴	所有株式数 (株) (2020年 12月31日現在)	就任日
趙 源泰 (Won-Tae Cho)	1976年 1 月	代表取締役、会長兼 最高経営責任者	趙 源泰は、2016年 3 月以降当社の代表取締役兼会長を務めているほか、現在韓進グループの中では韓進KALコーポレーションの代表取締役兼会長などを兼任している。仁荷大学校にて経営管理学部卒業。南カリフォルニア大学にて経営修士号取得。	16,276	2016年 3 月

(後略)

第6【経理の状況】

<訂正前>

(前略)

2. 本項には、2020年および2019年12月31日現在および同日に終了した年度に関する連結財務諸表および個別財務諸表が掲げられている。2020年12月31日現在および同日に終了した年度に関する連結財務諸表および個別財務諸表は、独立監査人安進会計法人(Deloitte Anjin LLC)の監査を受けており、2019年12月31日現在および同日に終了した年度に関する連結財務諸表および個別財務諸表は、独立監査人三逸会計法人(Samil PricewaterhouseCoopers)の監査を受けている。それらの監査報告書の原文および日本語訳が本書とともに提出されている。

(中略)

4. 上記の換算レートで換算された円換算額および下記「4 K-IFRSと日本国の会計原則及び会計慣行の主な相違」に関する記載は原文の財務諸表には含まれておらず、上記2の監査およびレビューの対象とはなっていない。

<訂正後>

(前略)

2. 本項には、2020年および2019年12月31日現在および同日に終了した年度に関する連結財務諸表および個別財務諸表が掲げられている。2020年12月31日現在および同日に終了した年度に関する連結財務諸表および個別財務諸表は、独立監査人安進会計法人(Deloitte Anjin LLC)の監査を受けているが、当該財務諸表に記載された2019年にかかる数値は、2020年における機内食事業の中止および売却を反映するため再作成されたものであり、当該監査人による監査の対象となっていない。当初作成された2019年12月31日現在および同日に終了した年度に関する連結財務諸表および個別財務諸表は、独立監査人三逸会計法人(Samil PricewaterhouseCoopers)の監査を受けている。それらの監査報告書の原文および日本語訳が本書とともに提出されている。

(中略)

4. 上記の換算レートで換算された円換算額および下記「2 主な資産・負債及び収支の内容」ないし「4 K-IFRSと日本国の会計原則及び会計慣行の主な相違」に関する記載は原文の財務諸表には含まれておらず、上記2の監査の対象とはなっていない。

1【財務書類】

(1) 連結財務書類

< 訂正前 >

(前略)

連結持分変動計算書

第59期 2020年 1月 1日から 2020年 12月 31日まで

第58期 2019年 1月 1日から 2019年 12月 31日まで

株式会社大韓航空及びその子会社

(単位: ウォン)

科 目	資 本 金	その他払込資本		その他資本 構成要素	利益剰余金	支配企業の所有主帰属	非支配持分	総 計
		株式発行超過金	その他資本					
2019年1月1日(前期首)	479,777,140,000	946,195,177,981	773,954,512,322	627,032,873,742	212,577,218,477	3,039,536,922,522	123,061,912,600	3,162,598,835,122

(中略)

端数の取得	-	-	(439,200)	-	-	(439,200)	-	(439,200)
-------	---	---	-----------	---	---	-----------	---	-----------

(中略)

2020年1月1日(当期首)	479,777,140,000	719,665,710,002	1,152,072,890,882	650,456,951,465	(345,777,312,327)	2,656,195,380,022	124,597,312,613	2,780,792,692,635
----------------	-----------------	-----------------	-------------------	-----------------	-------------------	-------------------	-----------------	-------------------

(中略)

端数の取得	-	-	(146,400)	-	-	(146,400)	-	(146,400)
-------	---	---	-----------	---	---	-----------	---	-----------

(中略)

連結持分変動計算書

第59期 2020年 1月 1日から 2020年 12月 31日まで

第58期 2019年 1月 1日から 2019年 12月 31日まで

株式会社大韓航空及びその子会社

(単位: 円)

科 目	資 本 金	その他払込資本		その他資本 構成要素	利益剰余金	支配企業の所有主帰属	非支配持分	総 計
		株式発行超過金	その他資本					
2019年1月1日(前期首)	47,210,070,576	93,105,605,513	76,157,124,012	61,700,034,776	20,917,598,298	299,090,433,176	12,109,292,200	311,199,725,376

(中略)

端数の取得	-	-	(43,217)	-	-	(43,217)	-	(43,217)
-------	---	---	----------	---	---	----------	---	----------

(中略)

2020年1月1日(当期首)	47,210,070,576	70,815,105,864	113,363,972,463	64,004,964,024	(34,024,487,533)	261,369,625,394	12,260,375,561	273,630,000,955
----------------	----------------	----------------	-----------------	----------------	------------------	-----------------	----------------	-----------------

(中略)

端数の取得	-	-	(14,406)	-	-	(14,406)	-	(14,406)
-------	---	---	----------	---	---	----------	---	----------

(中略)

連結キャッシュ・フロー計算書

第59期 2020年 1月 1日から 2020年 12月 31日まで

第58期 2019年 1月 1日から 2019年 12月 31日まで

株式会社大韓航空及びその子会社

(単位: ウォン)

科目	第59期	第58期
----	------	------

(中略)

.投資活動によるキャッシュ・フロー		(2,716,132,004)		(1,549,246,685,074)
-------------------	--	-----------------	--	---------------------

(中略)

有形資産及び投資不動産の処分	(611,030,048,216)		(1,182,849,450,901)	
有形資産及び投資不動産の取得	39,732,469,557		5,277,684,002	
売却目的で保有する資産の処分	61,242,028,335		16,489,559,500	
無形資産の処分	(6,234,545,338)		(1,662,648,679)	
無形資産の取得	851,314,548		250,000,000	

(中略)

連結キャッシュ・フロー計算書

第59期 2020年 1月 1日から 2020年 12月 31日まで

第58期 2019年 1月 1日から 2019年 12月 31日まで

株式会社大韓航空及びその子会社

(単位: 円)

科目	第59期	第58期
----	------	------

(中略)

.投資活動によるキャッシュ・フロー	0	(267,267,389)	0	(152,445,873,811)
-------------------	---	---------------	---	-------------------

(中略)

有形資産及び投資不動産の処分	(60,125,356,744)		(116,392,385,969)	
有形資産及び投資不動産の取得	3,909,675,004		519,324,106	
売却目的で保有する資産の処分	6,026,215,588		1,622,572,655	
無形資産の処分	(613,479,261)		(163,604,630)	
無形資産の取得	83,769,352		24,600,000	

(中略)

注記

(中略)

2. 連結財務諸表の作成基準及び重要な会計方針

(1) 連結財務諸表の作成基準

(中略)

2) 連結財務諸表発行承認日現在、制定・公表済みであるが、施行日がまだ到来しておらず、連結グループが早期適用していない韓国採択国際会計基準の内訳は次の通りです。

- 企業会計基準書第1001号流動負債及び非流動負債の分類(改正)

同改正事項は財政状態計算書において流動負債及び非有動負債の表示にのみ影響を及ぼし、資産、負債及び損益の金額や認識時点、または当該項目に関する開示情報に影響を及ぼしません。

同改正事項は、流動負債及び非有動負債の分類は報告期間末に存在する企業の権利に基づいていることを明確化し、企業が負債の決済を延期できる権利を行使するか否かに対する期待とは関係がないことを強調しています。また、報告期間末に借入約定を遵守している場合は、当該権利が存在していると説明し、決済は現金、資本性金融商品、その他の資産又はサービスを取引相手に移転することとして、その定義を明確化しています。

(中略)

- 企業会計基準書第1037号損失負担契約-契約履行原価(改正)

(中略)

(2) 子会社、関連会社及びジョイントベンチャーへの投資

(中略)

関連会社又はジョイントベンチャーに対する投資は被投資者が関連会社又はジョイントベンチャーになる時点から持分法を適用して会計処理します。取得日現在、関連会社とジョイントベンチャーの識別可能な資産、負債並びに偶発負債の公正価値純額のうち連結グループの持分を超過する買収原価はのれんとして認識し、のれんは投資資産の帳簿価額に含まれます。買収原価を超過する識別可能な資産、負債並びに偶発負債の純公正価値に対する連結グループの持分該当が再検討後にも存在する場合には、当期損益として認識されます。

(中略)

(3) 共同支配事業に対する投資

(中略)

連結グループは共同支配事業に対する自らの持分に該当する資産、負債、収益及び費用を特定資産、負債、収益及び費用に適用する基準書に従い会計処理しています。

(中略)

(4) 売却目的で保有する非流動資産

(中略)

連結グループは非流動資産(又は処分資産グループ)の帳簿価額が継続使用ではなく主として売却取引により回収される場合に、売却目的で保有する資産へ分類しています。このような条件は、非流動資産(又は処分資産グループ)が現在の状態で通常かつ慣習的な取引条件だけで直ちに売却可能でなければならず、売却される可能性が極めて場合のみ満たされたものとみなされます。経営陣は資産の売却計画を確約していなければならず、分類時点から1年以内に売却完了要件を満たすことが予定されていなければなりません。

(中略)

(6) リース

(中略)

2) 連結グループが借手である場合

(中略)

リースの計算利子率が容易に算定できる場合、当該利子率でリース料を割り引きます。リースの計算利子率を容易に算定できない場合には、貸手が同様の期間にわたり同様の保証を付けて使用权資産と同様の価値を有する資産を同様の経済環境において獲得するのに必要な資金を借り入れるために支払わなければならないであろう利子率である借手の追加借入利子率を使用します。

(中略)

(12) 有形資産

(中略)

事後原価は資産から発生する将来経済的便益が流入される可能性が高く、その原価を信頼性をもって見積もることができる場合に限って資産の帳簿価額に含めるか、もしくは適切な場合、別個の資産として認識しており、取り替えられた部分の帳簿価額は認識を中止しています。なお、日常的な修繕・維持に関連した発生する原価は発生時点で当期損益として認識しています。

(中略)

(13) 投資不動産

(中略)

事後原価は資産から発生する将来経済的便益が流入される可能性が高く、その原価を信頼性をもって測定することができる場合に限って資産の帳簿価額に含める、もしくは適切な場合、別個の資産として認識しており、事後支出により取り替えられた部分の帳簿価額は認識を中止しています。なお、日常的な修繕・維持に関連して発生する原価は発生時点で当期損益として認識しています。

(中略)

3. 重要な判断及び見積り不確実性の主要源泉

注記2で記述された連結グループの会計方針の適用において、経営陣は他の資料から容易に識別できない資産及び負債の帳簿価額に対する判断、見積り及び仮定をしなければなりません。実際の結果このような見積値と異なる場合もあります。

(中略)

6) リース

(中略)

オプションが実際に行使されたり(又は行使しなかったり)、連結会社がオプションを行使する(行使しない)義務を負担することになる場合にリース期間を見直しています。借手が統制できる範囲内にあり、リース期間を算定する際に影響を及ぼす重大な事象が生じた場合又は状況に重大な変更が生じた場合のみ、連結グループは延長オプションを行使すること(又は行使しないこと)が合理的に確実に対する判断を変更します。

(中略)

12. 子会社株式投資

(1) 当期末及び前期末現在、子会社株式投資の詳細内訳は次の通りです。

(中略)

(*1) 連結グループは当該構造化企業について単純に保有持分率による判断ではなく、支配力判断基準要素である「パワー」、「変動リターン」、「パワー及び変動リターンの関係」を総合的に考慮した判断に基づき連結グループが支配しているものと判断され、連結対象に含めました。

(中略)

(*5) 当期末現在、連結グループは子会社投資株式を国籍銀行緊急流動性支援担保として提供しています(注記16参照)。

(中略)

14. 共同契約

(1) 連結グループは重要な共同契約である共同投資建物を保有しています。同共同契約の下で連結グループは仁川広域市中区に位置した仁荷国際医療センター建物の70%持分を所有しています。連結グループは連結グループの持分に該当する相当の賃貸収益に対する権利があり、共同で発生した費用のうち連結グループの持分相当を負担します。

(中略)

16. 担保提供資産(非金融資産)

(1) 当期末現在、連結グループが担保として提供した重要な非金融資産の内訳は次の通りです。

(単位: 千ウォン)				
担保提供資産	帳簿価額	担保設定金額(*4)/株式数	担保権者	担保提供理由

(中略)

関連会社及び子会社投資株式(*3)	-	109,719,465株	韓国産業銀行等	<u>国籍銀行流動性支援及び</u> Hanjin Int'l Corp.の借入金等
-------------------	---	--------------	---------	---

(中略)

(*3) 大韓航空C&Dサービス株式会社及びHanjin Int'l Corp.の借入金について、連結グループが保有する当該企業株式を担保として提供しています。また、子会社投資株式及び韓国空港、韓進情報通信、IAT 株式について国責銀行流動性支援担保として提供しています。担保として提供されている子会社投資株式は連結グループの一部であって、連結財務諸表において別途の帳簿価額はなく、関連会社投資株式は持分法適用の中止により連結財務諸表上、別途の帳簿価額はありません(注記13参照)。

(*4) 外貨担保設定金額は当期末の為替レートを利用してウォン貨に換算しました。

(中略)

22. リース負債

(1) 当期末及び前期末現在、リース負債の内訳は次の通りです。

(単位: 千ウォン)			
借入先	年金利	当期末	前期末

(中略)

KEXPORT LEASING 2015	3M LIBOR+1.12%~1.13%	157,525,411	209,757,480
----------------------	----------------------	-------------	-------------

(中略)

仁川国際航空公社他	2.07% ~ 4.62%	464,228,729	307,893,736
-----------	---------------	-------------	-------------

(中略)

29. その他払込資本

(中略)

(4) 当期及び前期におけるその他資本の変動内訳はありません。

(単位: 千ウォン)		
区 分	当 期	前 期

(中略)

端数の取得	(146)	(439)
-------	-------	-------

(後略)

< 訂正後 >

(前略)

連結持分変動計算書

第59期 2020年 1月 1日から 2020年 12月 31日まで

第58期 2019年 1月 1日から 2019年 12月 31日まで

株式会社大韓航空及びその子会社

(単位: ウォン)

科 目	資 本 金	その他払込資本		その他資本 構成要素	利益剰余金	支配企業の所有主帰属	非支配持分	総 計
		株式発行超過金	その他資本					
2019年1月1日(前期首)	479,777,140,000	946,195,177,981	773,954,512,322	627,032,873,742	212,577,218,477	3,039,536,922,522	123,061,912,600	3,162,598,835,122

(中略)

端株の取得	-	-	(439,200)	-	-	(439,200)	-	(439,200)
-------	---	---	-----------	---	---	-----------	---	-----------

(中略)

2020年1月1日(当期首)	479,777,140,000	719,665,710,002	1,152,072,890,882	650,456,951,465	(345,777,312,327)	2,656,195,380,022	124,597,312,613	2,780,792,692,635
----------------	-----------------	-----------------	-------------------	-----------------	-------------------	-------------------	-----------------	-------------------

(中略)

端株の取得	-	-	(146,400)	-	-	(146,400)	-	(146,400)
-------	---	---	-----------	---	---	-----------	---	-----------

(中略)

連結持分変動計算書

第59期 2020年 1月 1日から 2020年 12月 31日まで

第58期 2019年 1月 1日から 2019年 12月 31日まで

株式会社大韓航空及びその子会社

(単位: 円)

科 目	資 本 金	その他払込資本		その他資本 構成要素	利益剰余金	支配企業の所有主帰属	非支配持分	総 計
		株式発行超過金	その他資本					
2019年1月1日(前期首)	47,210,070,576	93,105,605,513	76,157,124,012	61,700,034,776	20,917,598,298	299,090,433,176	12,109,292,200	311,199,725,376

(中略)

端株の取得	-	-	(43,217)	-	-	(43,217)	-	(43,217)
-------	---	---	----------	---	---	----------	---	----------

(中略)

2020年1月1日(当期首)	47,210,070,576	70,815,105,864	113,363,972,463	64,004,964,024	(34,024,487,533)	261,369,625,394	12,260,375,561	273,630,000,955
----------------	----------------	----------------	-----------------	----------------	------------------	-----------------	----------------	-----------------

(中略)

端株の取得	-	-	(14,406)	-	-	(14,406)	-	(14,406)
-------	---	---	----------	---	---	----------	---	----------

(中略)

連結キャッシュ・フロー計算書

第59期 2020年 1月 1日から 2020年 12月 31日まで

第58期 2019年 1月 1日から 2019年 12月 31日まで

株式会社大韓航空及びその子会社

(単位: ウォン)

科目	第59期	第58期
(中略)		
.投資活動によるキャッシュ・フロー	(2,716,132,004)	(1,549,246,685,074)

(中略)

有形資産及び投資不動産の取得	(611,030,048,216)	(1,182,849,450,901)
有形資産及び投資不動産の処分	39,732,469,557	5,277,684,002
売却目的で保有する資産の処分	61,242,028,335	16,489,559,500
無形資産の取得	(6,234,545,338)	(1,662,648,679)
無形資産の処分	851,314,548	250,000,000

(中略)

連結キャッシュ・フロー計算書

第59期 2020年 1月 1日から 2020年 12月 31日まで

第58期 2019年 1月 1日から 2019年 12月 31日まで

株式会社大韓航空及びその子会社

(単位: 円)

科目	第59期	第58期
(中略)		
.投資活動によるキャッシュ・フロー	0	(152,445,873,811)

(中略)

有形資産及び投資不動産の取得	(60,125,356,744)	(116,392,385,969)
有形資産及び投資不動産の処分	3,909,675,004	519,324,106
売却目的で保有する資産の処分	6,026,215,588	1,622,572,655
無形資産の取得	(613,479,261)	(163,604,630)
無形資産の処分	83,769,352	24,600,000

(中略)

注記

(中略)

2. 連結財務諸表の作成基準及び重要な会計方針

(1) 連結財務諸表の作成基準

(中略)

2) 連結財務諸表発行承認日現在、制定・公表済みであるが、施行日がまだ到来しておらず、連結グループが早期適用していない韓国採択国際会計基準の内訳は次の通りです。

- 企業会計基準書第1001号流動負債及び非流動負債の分類(改正)

同改正事項は財政状態計算書において流動負債及び非流動負債の表示にのみ影響を及ぼし、資産、負債及び損益の金額や認識時点、または当該項目に関する開示情報に影響を及ぼしません。

同改正事項は、流動負債及び非流動負債の分類は報告期間末に存在する企業の権利に基づいていることを明確化し、企業が負債の決済を延期できる権利を行使するか否かに対する期待とは関係がないことを強調しています。また、報告期間末に借入約定を遵守している場合は、当該権利が存在していると説明し、決済は現金、資本性金融商品、その他の資産又はサービスを取引相手に移転することとして、その定義を明確化しています。

(中略)

- 企業会計基準書第1037号「不利な契約-契約履行原価」(改正)

(中略)

(2) 子会社、関連会社及びジョイントベンチャーへの投資

(中略)

関連会社又はジョイントベンチャーに対する投資は被投資者が関連会社又はジョイントベンチャーになる時点から持分法を適用して会計処理します。取得日現在、関連会社とジョイントベンチャーの識別可能な資産、負債並びに偶発負債の公正価値純額のうち連結グループの持分を超過する買収原価はのれんとして認識し、のれんは投資資産の帳簿価額に含まれます。買収原価を超過する識別可能な資産、負債並びに偶発負債の純公正価値に対する連結グループの持分が再評価後にも存在する場合には、当期損益として認識されます。

(中略)

(3) 共同支配事業に対する投資

(中略)

連結グループは共同支配事業に対する自らの持分に該当する資産、負債、収益及び費用を特定の資産、負債、収益及び費用に適用する基準書に従い会計処理しています。

(中略)

(4) 売却目的で保有する非流動資産

(中略)

連結グループは非流動資産(又は処分資産グループ)の帳簿価額が継続使用ではなく主として売却取引により回収される場合に、売却目的で保有する資産へ分類しています。このような条件は、非流動資産(又は処分資産グループ)が現在の状態で通常かつ慣習的な取引条件だけで直ちに売却可能でなければならず、売却される可能性が極めて高い場合のみ満たされたものとみなされます。経営陣は資産の売却計画を確約していなければならず、分類時点から1年以内に売却完了要件を満たすことが予定されていなければなりません。

(中略)

(6) リース

(中略)

2) 連結グループが借手である場合

(中略)

リースの計算利子率が容易に算定できる場合、当該利子率でリース料を割り引きます。リースの計算利子率を容易に算定できない場合には、借手が同様の期間にわたり同様の保証を付けて使用权資産と同様の価値を有する資産を同様の経済環境において獲得するのに必要な資金を借り入れるために支払わなければならないであろう利子率である借手の追加借入利子率を使用します。

(中略)

(12) 有形資産

(中略)

取得後コストは資産から発生する将来経済的便益が流入される可能性が高く、その原価を信頼性をもって見積もることができる場合に限って資産の帳簿価額に含めるか、もしくは適切な場合、別個の資産として認識しており、取り替えられた部分の帳簿価額は認識を中止しています。なお、日常的な修繕・維持に関連した発生する原価は発生時点で当期損益として認識しています。

(中略)

(13) 投資不動産

(中略)

取得後コストは資産から発生する将来経済的便益が流入される可能性が高く、その原価を信頼性をもって測定することができる場合に限って資産の帳簿価額に含める、もしくは適切な場合、別個の資産として認識しており、事後支出により取り替えられた部分の帳簿価額は認識を中止しています。なお、日常的な修繕・維持に関連して発生する原価は発生時点で当期損益として認識しています。

(中略)

3. 重要な判断及び見積り不確実性の主要源泉

注記2で記述された連結グループの会計方針の適用において、経営陣は他の資料から容易に識別できない資産及び負債の帳簿価額に対する判断、見積り及び仮定をしなければなりません。実際の結果は、このような見積値と異なる場合もあります。

(中略)

6) リース

(中略)

オプションが実際に行使されたり(又は行使しなかったり)、連結グループがオプションを行使する(行使しない)義務を負担することになる場合にリース期間を見直しています。借手が統制できる範囲内にあり、リース期間を算定する際に影響を及ぼす重大な事象が生じた場合又は状況に重大な変更が生じた場合のみ、連結グループは延長オプションを行使すること(又は行使しないこと)が合理的に確実に対する判断を変更します。

(中略)

12. 子会社株式投資

(1) 当期末及び前期末現在、子会社株式投資の詳細内訳は次の通りです。

(中略)

(*1) 連結グループは当該組成された企業について単純に保有持分率による判断ではなく、支配力判断基準要素である「パワー」、「変動リターン」、「パワー及び変動リターンの関係」を総合的に考慮した判断に基づき連結グループが支配しているものと判断され、連結対象に含めました。

(中略)

(*5) 当期末現在、連結グループは子会社投資株式を政府系銀行による緊急流動性支援の担保として提供しています(注記16参照)。

(中略)

14. 共同支配の取決め

(1) 連結グループは重要な共同支配の取決めである共同投資建物を保有しています。同共同支配の取決めの下で連結グループは仁川広域市中心区に位置した仁荷国際医療センター建物の70%持分を所有しています。連結グループは連結グループの持分に該当する相当の賃貸収益に対する権利があり、共同で発生した費用のうち連結グループの持分相当を負担します。

(中略)

16. 担保提供資産(非金融資産)

(1) 当期末現在、連結グループが担保として提供した重要な非金融資産の内訳は次の通りです。

(単位: 千ウォン)				
担保提供資産	帳簿価額	担保設定金額(*4)/株式数	担保権者	担保提供理由

(中略)

関連会社及び子会社投資株式(*3)	-	109,719,465株	韓国産業銀行等	<u>政府系銀行による流動性支援</u> 及び Hanjin Int'l Corp.の借入金等
-------------------	---	--------------	---------	--

(中略)

(*3) 大韓航空C&Dサービス株式会社及びHanjin Int'l Corp.の借入金について、連結グループが保有する当該企業株式を担保として提供しています。また、子会社投資株式及び韓国空港、韓進情報通信、IAT 株式について政府系銀行による流動性支援の担保として提供しています。担保として提供されている子会社投資株式は連結グループの一部であって、連結財務諸表において別途の帳簿価額はなく、関連会社投資株式は持分法適用の中止により連結財務諸表上、別途の帳簿価額はありません(注記13参照)。

(*4) 外貨担保設定金額は当期末の為替レートを利用してウォン貨に換算しました。

(中略)

22. リース負債

(1) 当期末及び前期末現在、リース負債の内訳は次の通りです。

(単位: 千ウォン)			
借入先	年金利	当期末	前期末

(中略)

KE EXPORT LEASING 2015	3M LIBOR+1.12%~1.13%	157,525,411	209,757,480
------------------------	----------------------	-------------	-------------

(中略)

仁川国際空港公社他	2.07% ~ 4.62%	464,228,729	307,893,736
-----------	---------------	-------------	-------------

(中略)

29. その他払込資本

(中略)

(4) 当期及び前期におけるその他資本の変動内訳はありません。

(単位: 千ウォン)		
区 分	当 期	前 期

(中略)

端株の取得	(146)	(439)
-------	-------	-------

(後略)

[次へ](#)

(2) 個別財務書類

< 訂正前 >

(前略)

注記

(中略)

2. 財務諸表の作成基準及び重要な会計方針

(中略)

(1) 財務諸表の作成基準

(中略)

2) 財務諸表発行承認日現在、制定・公表済みであるが、施行日がまだ到来しておらず、当社が早期適用していない韓国採択国際会計基準の内訳は次の通りです。

- 企業会計基準書第1001号流動負債及び非流動負債の分類(改正)

同改正事項は財政状態計算書において流動負債及び非有動負債の表示にのみ影響を及ぼし、資産、負債及び損益の金額や認識時点、または当該項目に関する開示情報に影響を及ぼしません。

同改正事項は、流動負債及び非有動負債の分類は報告期間末に存在する企業の権利に基づいていることを明確化し、企業が負債の決済を延期できる権利を行使するか否かに対する期待とは関係がないことを強調しています。また、報告期間末に借入約定を遵守している場合は、当該権利が存在していると説明し、決済は現金、資本性金融商品、その他の資産又はサービスを取引相手に移転することとして、その定義を明確化しています。

(中略)

- 企業会計基準書第1037号損失負担契約-契約履行原価(改正)

(中略)

(4) 売却目的で保有する非流動資産

(中略)

当社は非流動資産(又は処分資産グループ)の帳簿価額が継続使用ではなく主として売却取引により回収される場合に、売却目的で保有する資産へ分類しています。このような条件は、非流動資産(又は処分資産グループ)が現在の状態で通常かつ慣習的な取引条件だけで直ちに売却可能でなければならず、売却される可能性が極めて場合のみ満たされたものとみなされます。経営陣は資産の売却計画を確約していなければならず、分類時点から1年以内に売却完了要件を満たすことが予定されていなければなりません。

(中略)

(6) リース

(中略)

2) 当社が借手である場合

(中略)

リースの計算利率が容易に算定できる場合、当該利率でリース料を割り引きます。リースの計算利率を容易に算定できない場合には、貸手が同様の期間にわたり同様の保証を付けて使用権資産と同様の価値を有する資産を同様の経済環境において獲得するのに必要な資金を借り入れるために支払わなければならないであろう利率である借手の追加借入利率を使用します。

(中略)

(12) 有形資産

(中略)

事後原価は資産から発生する将来経済的便益が流入される可能性が高く、その原価を、信頼性をもって見積ることができる場合に限って資産の帳簿価額に含めるか、もしくは適切な場合、別個の資産として認識しており、取り替えられた部分の帳簿価額は認識を中止しています。なお、日常的な修繕・維持に関連した発生する原価は発生時点で当期損益として認識しています。

(中略)

(13) 投資不動産

(中略)

事後原価は資産から発生する将来経済的便益が流入される可能性が高く、その原価を、信頼性をもって測定することができる場合に限って資産の帳簿価額に含める、もしくは適切な場合、別個の資産として認識しており、事後支出により取り替えられた部分の帳簿価額は認識を中止しています。なお、日常的な修繕・維持に関連した発生する原価は発生時点で当期損益として認識しています。

(中略)

3. 重要な判断及び見積り不確実性の主要源泉

注記2で記述された当社の会計方針の適用において、経営陣は他の資料から容易に識別できない資産及び負債の帳簿価額に対する判断、見積り及び仮定をしなければなりません。実際の結果このような見積値と異なる場合もあります。

(中略)

11. 子会社株式投資

(1) 当期末及び前期末現在、子会社株式投資の詳細内訳は次の通りです。

(中略)

(*1) 当社は当該構造化企業について単純に保有持分率による判断ではなく、支配力判断基準要素である「パワー」、「変動リターン」、「パワー及び変動リターンの関係」を総合的に考慮した判断に基づき当社が支配しているものと判断され、連結対象に含めました。

(中略)

(*5) 当期において、子会社投資株式245,629百万ウォンを国策銀行の緊急流動性支援担保として提供しています(注記15参照)。

(中略)

13. 共同契約

(1) 当社は重要な共同契約である共同投資建物を保有しています。同共同契約の下で当社は仁川広域市中区に位置した仁荷国際医療センター建物の50%持分を所有しています。当社は当社の持分に該当する相当の賃貸収益に対する権利があり、共同契約で発生した費用のうち当社の持分相当を負担します。

(中略)

15. 担保提供資産(非金融資産)

(1) 当期末現在、当社が担保として提供した重要な非金融資産の内訳は次の通りです。

(単位: 千ウォン)				
担保提供資産	帳簿価額	担保設定金額(*4)/ 株式数	担保権者	担保提供理由

(中略)

関連会社及び子会社投資株式(*3)	363,855,622	109,719,465株	韓国産業銀行等	<u>国策銀行</u> の流動性支援及びHanjin Int'l Corp.の借入金等
-------------------	-------------	--------------	---------	---

(中略)

(*3) 大韓航空C&Dサービス株式会社及びHanjin Int'l Corp.の借入金について、当社が保有する当該企業株式を担保として提供しています。また、子会社投資株式のうち、韓国空港、韓進情報通信、IATの株式を国策銀行の流動性支援担保として提供しています。

(中略)

21. リース負債

(1) 当期末及び前期末現在、リース負債の内訳は次の通りです。

(単位: 千ウォン)			
借入先	年金利	当期末	前期末

(中略)

KEXPORT LEASING 2015	3M LIBOR+1.12%~1.13%	157,525,411	209,757,480
----------------------	----------------------	-------------	-------------

(中略)

仁川国際航空公社他	2.07% ~ 4.62%	437,094,497	266,274,372
-----------	---------------	-------------	-------------

(中略)

47. 報告期間後事象

(1) 当社は2021年1月26日を新株配当基準日として、アジアナ航空(株)買収資金及び流動性確保目的で約3兆3,160億ウォン(173,611,112株)規模の有償増資を株主配当後、実権株一般公募方式によって進行しています。当該有償増資に関連当事者である(株)韓進KALは、約8,000億ウォン規模で参加しました。

(後略)

<訂正後>

(前略)

注記

(中略)

2. 財務諸表の作成基準及び重要な会計方針

(中略)

(1) 財務諸表の作成基準

(中略)

2) 財務諸表発行承認日現在、制定・公表済みであるが、施行日がまだ到来しておらず、当社が早期適用していない韓国採択国際会計基準の内訳は次の通りです。

- 企業会計基準書第1001号流動負債及び非流動負債の分類(改正)

同改正事項は財政状態計算書において流動負債及び非流動負債の表示にのみ影響を及ぼし、資産、負債及び損益の金額や認識時点、または当該項目に関する開示情報に影響を及ぼしません。

同改正事項は、流動負債及び非流動負債の分類は報告期間末に存在する企業の権利に基づいていることを明確化し、企業が負債の決済を延期できる権利を行使するか否かに対する期待とは関係がないことを強調しています。また、報告期間末に借入約定を遵守している場合は、当該権利が存在していると説明し、決済は現金、資本性金融商品、その他の資産又はサービスを取引相手に移転することとして、その定義を明確化しています。

(中略)

- 企業会計基準書第1037号「不利な契約-契約履行原価」(改正)

(中略)

(4) 売却目的で保有する非流動資産

(中略)

当社は非流動資産(又は処分資産グループ)の帳簿価額が継続使用ではなく主として売却取引により回収される場合に、売却目的で保有する資産へ分類しています。このような条件は、非流動資産(又は処分資産グループ)が現在の状態で通常かつ慣習的な取引条件だけで直ちに売却可能でなければならず、売却される可能性が極めて高い場合のみ満たされたものとみなされます。経営陣は資産の売却計画を確約していなければならず、分類時点から1年以内に売却完了要件を満たすことが予定されていなければなりません。

(中略)

(6) リース

(中略)

2) 当社が借手である場合

(中略)

リースの計算利率が容易に算定できる場合、当該利率でリース料を割り引きます。リースの計算利率を容易に算定できない場合には、借手が同様の期間にわたり同様の保証を付けて使用権資産と同様の価値を有する資産を同様の経済環境において獲得するのに必要な資金を借り入れるために支払わなければならないであろう利率である借手の追加借入利率を使用します。

(中略)

(12) 有形資産

(中略)

取得後コストは資産から発生する将来経済的便益が流入される可能性が高く、その原価を、信頼性をもって見積もることができる場合に限って資産の帳簿価額に含めるか、もしくは適切な場合、別個の資産として認識しており、取り替えられた部分の帳簿価額は認識を中止しています。なお、日常的な修繕・維持に関連した発生する原価は発生時点で当期損益として認識しています。

(中略)

(13) 投資不動産

(中略)

取得後コストは資産から発生する将来経済的便益が流入される可能性が高く、その原価を、信頼性をもって測定することができる場合に限って資産の帳簿価額に含める、もしくは適切な場合、別個の資産として認識しており、事後支出により取り替えられた部分の帳簿価額は認識を中止しています。なお、日常的な修繕・維持に関連した発生する原価は発生時点で当期損益として認識しています。

(中略)

3. 重要な判断及び見積り不確実性の主要源泉

注記2で記述された当社の会計方針の適用において、経営陣は他の資料から容易に識別できない資産及び負債の帳簿価額に対する判断、見積り及び仮定をしなければなりません。実際の結果は、このような見積値と異なる場合もあります。

(中略)

11. 子会社株式投資

(1) 当期末及び前期末現在、子会社株式投資の詳細内訳は次の通りです。

(中略)

(*1) 当社は当該組成された企業について単純に保有持分率による判断ではなく、支配力判断基準要素である「パワー」、「変動リターン」、「パワー及び変動リターンの関係」を総合的に考慮した判断に基づき当社が支配しているものと判断され、連結対象に含めました。

(中略)

(*5) 当期において、子会社投資株式245,629百万ウォンを政府系銀行による緊急流動性支援の担保として提供しています(注記15参照)。

(中略)

13. 共同支配の取決め

(1) 当社は重要な共同支配の取決めである共同投資建物を保有しています。同共同支配の取決めの下で当社は仁川広域市中心区に位置した仁荷国際医療センター建物の50%持分を所有しています。当社は当社の持分に該当する相当の賃貸収益に対する権利があり、共同支配の取決めで発生した費用のうち当社の持分相当を負担します。

(中略)

15. 担保提供資産(非金融資産)

(1) 当期末現在、当社が担保として提供した重要な非金融資産の内訳は次の通りです。

(単位: 千ウォン)				
担保提供資産	帳簿価額	担保設定金額(*4)/ 株式数	担保権者	担保提供理由

(中略)

関連会社及び子会社投資株式(*3)	363,855,622	109,719,465株	韓国産業銀行等	政府系銀行による流動性支援及び Hanjin Int'l Corp.の借入金等
-------------------	-------------	--------------	---------	--

(中略)

(*3) 大韓航空C&Dサービス株式会社及びHanjin Int'l Corp.の借入金について、当社が保有する当該企業株式を担保として提供しています。また、子会社投資株式のうち、韓国空港、韓進情報通信、IATの株式を政府系銀行による流動性支援の担保として提供しています。

(中略)

21. リース負債

(1) 当期末及び前期末現在、リース負債の内訳は次の通りです。

(単位: 千ウォン)			
借入先	年金利	当期末	前期末

(中略)

KE EXPORT LEASING 2015	3M LIBOR+1.12%~1.13%	157,525,411	209,757,480
------------------------	----------------------	-------------	-------------

(中略)

仁川国際空港公社他	2.07% ~ 4.62%	437,094,497	266,274,372
-----------	---------------	-------------	-------------

(中略)

47. 報告期間後事象

(1) 当社は2021年1月26日を新株割当基準日として、アジアナ航空(株)買収資金及び流動性確保目的で約3兆3,160億ウォン(173,611,112株)規模の有償増資を株主割当後、失権株一般公募方式によって進行しています。当該有償増資に関連当事者である(株)韓進KALは、約8,000億ウォン規模で参加しました。

(後略)

3【その他】

<訂正前>

(前略)

(2) 訴訟等

(中略)

2018年6月、航空券をキャンセルしたすべての顧客に対する総額0.6百万米ドルに上る空港出発税の払戻しを求めて、イスラエルにおいて当社を相手取って集団訴訟が提起された。本件は係属中であるため、この訴訟の結果または当社に対するその影響について予測することはできない。

(後略)

<訂正後>

(前略)

(2) 訴訟等

(中略)

2018年6月、航空券をキャンセルしたすべての顧客に対する総額約0.6百万米ドルに上る空港出発税の払戻しを求めて、イスラエルにおいて当社を相手取って集団訴訟が提起された。本件は係属中であるため、この訴訟の結果または当社に対するその影響について予測することはできない。

(後略)

4【K-IFRSと日本国の会計原則及び会計慣行の主な相違】

<訂正前>

本書記載の連結及び個別財務諸表は、韓国採用国際会計基準（K-IFRS）に従って作成されたものであり、日本において一般に公正妥当と認められる会計原則に従って作成されたものとは異なる。主な相違点は以下のとおりである。

(後略)

<訂正後>

本書記載の連結及び個別財務諸表は、韓国採択国際会計基準（K-IFRS）に従って作成されたものであり、日本において一般に公正妥当と認められる会計原則に従って作成されたものとは異なる。主な相違点は以下のとおりである。

(後略)

第二部【提出会社の保証会社等の情報】

第1【保証会社情報】

1【保証の対象となっている社債】

<訂正前>

社債の名称	発行年月	券面総額又は振替社債等の総額	償還額	当事業年度末現在の未償還額	上場金融商品取引所名又は登録認可金融商品取引業協会名
韓国輸出入銀行保証株式會社大韓航空第1回円貨社債(2019)	2019年2月	300億円	-	該当なし	該当なし

<訂正後>

社債の名称	発行年月	券面総額又は振替社債等の総額	償還額	当事業年度末現在の未償還額	上場金融商品取引所名又は登録認可金融商品取引業協会名
韓国輸出入銀行保証株式會社大韓航空第1回円貨社債(2019)	2019年2月	300億円	-	300億円	該当なし