

【表紙】

【提出書類】 訂正発行登録書

【提出先】 関東財務局長

【提出日】 2026年6月18日

【会社名】 株式会社大韓航空  
(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 黒丸博善  
弁護士 松尾和廣  
弁護士 渡邊淳平

【代理人の住所又は所在地】 東京都港区六本木六丁目10番1号  
六本木ヒルズ森タワー23階  
T M I 総合法律事務所

【電話番号】 (03) 6438-5511

【事務連絡者氏名】 弁護士 黒丸博善  
弁護士 松尾和廣  
弁護士 渡邊淳平

【連絡場所】 東京都港区六本木六丁目10番1号  
六本木ヒルズ森タワー23階  
T M I 総合法律事務所

【電話番号】 (03) 6438-5511

【発行登録の対象とした募集有価証券の種類】 社債

【発行登録書の内容】

提出日	2024年9月30日
効力発生日	2024年10月8日
有効期限	2026年10月7日
発行登録番号	6 - 外 1
発行予定額又は発行残高の上限	発行予定額 1,000億円
発行可能額	700億円

【効力停止期間】 この訂正発行登録書の提出による発行登録の効力停止期間は、2026年6月18日（提出日）である。

【提出理由】

発行登録書において参照すべき旨が記載されている参照書類と同種の書類が新たに提出されたため、参照書類の情報を更新するため、本訂正発行登録書を提出するものである。

(訂正内容については、本文を参照のこと。)

【縦覧に供する場所】

該当事項なし

## 第二部【参照情報】

(発行登録書の「第二部 参照情報」の記載を以下のとおり訂正する。)

### 第1【参照書類】

<訂正前>

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(2023年度)(自 2023年1月1日 至 2023年12月31日)  
2024年6月25日に関東財務局長に提出

事業年度(2024年度)(自 2024年1月1日 至 2024年12月31日)  
2025年6月30日までに関東財務局長に提出予定

事業年度(2025年度)(自 2025年1月1日 至 2025年12月31日)  
2026年6月30日までに関東財務局長に提出予定

#### 2 半期報告書

事業年度(2024年度中)(自 2024年1月1日 至 2024年6月30日)  
2024年9月30日に関東財務局長に提出

事業年度(2025年度中)(自 2025年1月1日 至 2025年6月30日)  
2025年9月30日までに関東財務局長に提出予定

事業年度(2026年度中)(自 2026年1月1日 至 2026年6月30日)  
2026年9月30日までに関東財務局長に提出予定

#### 3 臨時報告書

上記1の有価証券報告書提出後、本訂正発行登録書提出日(2025年1月15日)までに、金融商品取引法第24条の5第4項および企業内容等の開示に関する内閣府令第19条第2項第3号の規定に基づく臨時報告書を2024年12月24日に提出

(中略)

#### 7 訂正報告書

訂正報告書(上記1の有価証券報告書の訂正報告書)を2025年1月15日に関東財務局長に提出

訂正報告書(上記2の半期報告書の訂正報告書)を2025年1月15日に関東財務局長に提出

< 訂正後 >

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（2024年度）（自 2024年1月1日 至 2024年12月31日）  
2025年6月27日に関東財務局長に提出

事業年度（2025年度）（自 2025年1月1日 至 2025年12月31日）  
2026年6月30日までに関東財務局長に提出予定

2 半期報告書

事業年度（2025年度中）（自 2025年1月1日 至 2025年6月30日）  
2025年9月30日に関東財務局長に提出

事業年度（2026年度中）（自 2026年1月1日 至 2026年6月30日）  
2026年9月30日までに関東財務局長に提出予定

3 臨時報告書

上記1の有価証券報告書提出後、本訂正発行登録書提出日（2026年6月18日）までに、金融商品取引法第24条の5第4項および企業内容等の開示に関する内閣府令第19条第2項第3号および同項第7号の3の規定に基づく臨時報告書を2026年6月18日に提出

（中略）

7 訂正報告書

該当事項なし

## 第2【参照書類の補完情報】

&lt; 訂正前 &gt;

参照書類として上記に掲げた有価証券報告書（その訂正報告書を含む。）および半期報告書（その訂正報告書を含む。）の提出日以後、本訂正発行登録書の提出日（2025年1月15日）までの間において、下線を付した箇所を除き、当該有価証券報告書（その訂正報告書を含む。）および半期報告書（その訂正報告書を含む。）に記載された「事業等のリスク」について重要な変更またはその他の事由は生じていない。以下の内容は、当該有価証券報告書（その訂正報告書を含む。）および半期報告書（その訂正報告書を含む。）の「事業等のリスク」を一括して記載している。

また、本訂正発行登録書の提出日（2025年1月15日）現在、参照書類として上記に掲げた有価証券報告書（その訂正報告書を含む。）および半期報告書（その訂正報告書を含む。）に記載された将来に関する事項についての発行会社の判断に変更はなく、当該有価証券報告書（その訂正報告書を含む。）および半期報告書（その訂正報告書を含む。）に新たに記載される将来に関する事項もない。

**事業等のリスク**

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。**

国際的なフルサービス・キャリアとして、当社は他の主だったフルサービスの航空会社と旅客獲得をめぐって競い合っている。かかる他の主だったフルサービスの航空会社と当社との競争は、運賃設定、顧客サービス、安全記録および評判、定刻運航、就航路線、フライト・スケジュール、航空機の機種、共同運航関係、機内エンターテインメント・システム、マイルージ・プログラム、マーケティング効果、販促活動および消費者の好みを特定し満足させる能力に基づいており、したがって当社およびその競争相手によってこうした要因に変化が生じると、当社の事業、財政状態、経営成績および評判にマイナスの影響を及ぼす可能性がある。

また、国際線では、国際的なマーケティングおよび国内外の航空会社が形成した共同運航の提携の下での競争が激化している。こうした提携によって、国際的な航空会社は韓国と諸外国の間の国際輸送の販売能力を高めることが可能になっている。当社が顧客を集め、確保する能力は、とりわけ、顧客が望む市場に対する利便性の高いアクセスを提供する能力にかかっている。当社は、2023年12月31日現在、スカイチーム・アライアンスおよびスカイチーム・カーゴのメンバーであった。

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が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、2023年に、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33.7%を占めたが、LCCは35.4%であった。同期間中、国内線搭乗客数の34.8%はフルサービス航空会社2社を利用したが、65.2%は韓国のLCCを利用した。

当社はまた、国内旅行をより速く効率的にした韓国における高速鉄道網であるKTX（コリア・トレイン・エクスプレス）およびSRT（スーパー・ラピッド・トレイン）といった代替的な陸上および海上輸送との競争にも直面している。テレビ会議およびその他の電子的通信手段ならびにそれらの改善も、ある程度航空旅行に代わる低コストの手段を提供しているため、業界に新たな競争の側面を加えている。当社は、その競争力を維持するために、引続きサービスの差別化、生産性の向上およびコスト管理対策に力を入れていく予定であるが、こうした対策によってLCCならびに代替的な輸送手段および改善された通信手段との激化する競争の影響が軽減されると保証することはできず、そのことが当社の事業、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。

### **航空産業は、全般的な景気の停滞時に財務実績が悪化する傾向にある。**

レジャー旅行への支出は裁量的な性質があり、またさほどではないもののビジネス旅行も裁量的であるため、航空産業の売上は全般的な景気停滞の影響を大きく受ける。景気低迷は、航空貨物需要に、ひいては航空運送業にも悪影響を及ぼす。航空輸送サービスに対する需要は、失業水準、消費者マインドの水準ならびに消費者および事業信用の獲得をはじめとする世界および国内の経済情勢に大きく依存している。COVID-19のパンデミックによるものを含む近年の景気低迷は、航空旅行に対する旅客需要の低下および航空運賃の値下げならびに貨物輸送に対する需要の低下を招いており、今後もそうなる可能性がある。世界の経済情勢の停滞もしくは衰退または世界の金融および信用市場におけるボラティリティは、当社の売上高、経営成績および流動性に重大な悪影響を及ぼす可能性がある。また、こうした経済情勢が将来において資本市場を混乱させた場合、当社はその資本支出コミットメントを果たすために、受入れ可能な条件で資金調達をすることができないか、あるいは全く資金調達ができない可能性があり、そのことが当社の事業、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。

### **航空産業は、自然災害、伝染病、テロリストによる攻撃、地域の不安および極端な気象条件といったその制御できないリスクや事象の影響を受ける。これらのいずれもが当社の事業および経営成績に重大な悪影響を及ぼす可能性がある。**

航空産業は、全世界において発生する様々なリスクおよび事象に晒されており、これらは旅客輸送および売上の大幅な減少ならびにコストの大幅な増加につながる可能性がある。過去20年間に、航空産業は、重大な混乱を引き起こした多くの事象に苦しんだが、それには以下が含まれる。

- ・2001年9月11日のテロ攻撃およびその後のテロ攻撃。
- ・2003年後半以降の高病原性のH5N1型鳥インフルエンザ、2003年の重症急性呼吸器症候群（SARS）、「豚インフルエンザ」として知られる2009年のH1N1型新型インフルエンザ、2015年の中東呼吸器症候群（MERS）および2020年のCOVID-19といった伝染病の発生。
- ・猛烈な津波を引き起こし、福島原子力発電所に深刻な被害をもたらした2011年3月の東日本大震災。

とりわけ航空産業は、2020年2月からのCOVID-19の発生の影響を受けており、韓国に旅行する国際線の乗客が減少した。旅行制限の緩和やCOVID-19からの活動再開により、2022年から韓国を往来する搭乗客数は劇的な回復を示している。韓国観光公社の統計によると、韓国に旅行する外国人乗客は、2024年第3四半期現在（累積）、前年同期の7.6百万人と比較して12.1百万人に増加した。また、韓国人の海外旅行者は、2024年第3四半期現在（累積）、前年同期の16.2百万人と比較して21.1百万人に増加した。

こうした事象により航空産業が蒙った悪影響には、保安および保険のコストの上昇、事象再発への懸念の高まり、セキュリティ違反による空港閉鎖、欠航および遅延、および安全上の脅威の発覚ならびに特にその直後における世界的な航空旅行に対する需要の大幅な減少による旅客輸送および利益の激減などがある。現在または将来におけるこうした事象の発生は、航空産業に持続的な混乱期間が生じる可能性があり、そのことが当社の事業、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。

**当社は、航空燃料のコストおよび入手の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、航空燃料の入手の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のしやすさは、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のしやすさは、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、最大の原油輸入国である中国の景気減速や、米国におけるシェールオイルの増産により、2022年の1バレル当たり94米ドルから2023年には1バレル当たり77米ドルに低下した。当社は、現在航空燃料の十分な供給を受けられるが、今後の航空燃料の入手のしやすさ、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、2022年および2023年12月31日に終了した年度に、当社単体でそれぞれ営業費用合計の38%および34%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。

当社はまた、燃料価格値上がりのリスクを管理するため様々な燃料管理戦略を実施しているが、これには燃料価格値上がりの可能性に対するエクスポージャーをヘッジするためのデリバティブ契約の締結によるものも含まれる。また、すべての燃料コストは米ドル建てであり、よって為替相場の変動の影響を受けるため、当社は、為替リスクをヘッジするためのデリバティブ契約を締結している。「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。」を参照されたい。ただし、当社の燃料ヘッジ・プログラムが価格圧力または燃料不足から当社を完全に保護すると保証することはできない。当社が、新たな燃料デリバティブ契約の確保を含む燃料管理戦略を継続して行うことが、商業的に合理的な基準でできると保証することはできず、あるいは全くできない可能性もある。

**反競争規制が当社に悪影響を及ぼすことがある。**

当社は、旅客輸送および貨物輸送サービス業務について国内最大のシェアをもつ、韓国最大手の航空サービス・プロバイダーであるため、その事業の一定部分において反トラスト規制の対象となりうる。韓国公正取引委員会（以下「KFTC」という。）は、反競争的または独占的とみなされる一定の実務を監視し、禁止している。KFTCは、市場の構造的な特徴、市場内の競合他社の行動および主導的地位の濫用と認識される活動に重点を置き、また不公正取引または価格共謀についての定期的な調査も実施している。随時、当社は反トラスト法違反または独占的慣行に関して韓国内外で対象となってきており、最近では2012年に調査を受けた。

当社は、あらゆる適用法令の遵守を優先しているが、当社が当社の事業、財政状態または経営成績に悪影響を及ぼす可能性のある追加的な調査、措置または手続きの対象とならないことを保証することはできない。

**国際的な、国または地方の法令の改正によって当社の営業コストが大幅に膨らみ、結果として当社の事業に重大な悪影響が及ぶ可能性がある。**

当社の事業は、交通権、運賃設定、運航基準、空港利用権および発着枠確保の可能性を含む運航の大部分の側面を対象とした国際的な、国または地方の多くの法令に従っている。こうした様々な法令を遵守するには膨大な支出が必要とされ、当社は引続きこうした費用を負担することが予想される。現行の法令およ

び条約が当社に悪影響を及ぼす方法で改正されることはないと保証することはできない。例えば、新規のまたは改正された規則またはガイドラインは、新しい路線を運航しまたは新規投資を行う当社の能力を制限する可能性がある。追加的な規則またはその他の形態による規制監督は、それぞれコストを押し上げ、航空会社の運営をいっそう複雑にさせ、場合によっては航空旅行への需要が低下することがある。新規則、予想される規則またはその他の形態による規制監督を当社が遵守することが当社に重大な悪影響を及ぼすことはないと保証することはできない。

また、航空産業は環境法令にも従っており、今後いっそう厳しい環境法令の対象となりうる。これらの環境法令は、とりわけ、航空機の騒音、有害物質の使用および取扱い、大気への排出ならびに環境汚染物質の浄化に関連している。これらの法令を遵守することは、当社の費用を押し上げ、または当社の事業の一部を継続または拡張する能力を制限する可能性がある。

## **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。2023年12月31日現在、韓国は93カ国（EUを除く。）との間で航空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。

MOLITは、諸外国と二国間の航空協定および取決めを交渉し、締結し、実施している。政府は、韓国内の指定航空会社への交通権の割当てを審査する権限を有する。当社が（特にキャパシティが十分でないか、または限られたキャパシティについて主張が対立する場合に）その路線を十分に活用していない場合、当社は、運航停止、排除およびこれらの権利を以後競合する韓国の別の適格航空会社に割当てられるといったリスクを負う。

国際路線への当社のアクセスは、二国間の航空取決めの変更および政府決定に左右される。キャパシティの水準および構成の変更または追加的キャパシティの利用不可は、旅客イールド（旅客キロ当たり旅客収入）および旅客の増加を最大化する当社の能力に影響を及ぼす可能性がある。

## **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、2024年9月30日現在、長期借入金、社債およびリース債務の非流動部分からなる当社の長期負債合計は、連結ベースで6,442十億ウォンに上った。2024年9月30日現在、連結ベースで、当社の流動資産は8,965十億ウォンであったのに対し、流動負債は10,455十億ウォンであった。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（ABS）の発行に依存している。2024年9月30日現在、当社の資産流動化借入金の残高（発行差金調整前）は連結ベースで195十億ウォンであった。

当社の多額の負債は重要な結果をもたらすことがある。例えば、

- ・多額の負債によって、運転資本、設備投資、買収および一般事業目的のための追加的な資金調達をする能力が制約を受けることがあり、かかる資金調達を得られる条件に悪影響が及ぶ。

- ・多額の負債によって、当社は営業活動によるキャッシュ・フローの相当部分を負債およびその他の義務にかかる支払に充当せざるを得なくなり、よってその他の目的のために利用できる資金が減少する。
- ・多額の負債には、追加的な負債を負担する能力を制限し、営業活動を制限し、結果としてその負債に基づく債務不履行事由を招くこととなりうる制限条項が盛り込まれている。

また、当社は、当社の負債の大部分を占める変動利付社債について関連する利率を決定するための参照レートとしてロンドン銀行間オファード・レート（以下「LIBOR」という。）を利用しているものがある。2017年7月、LIBORの規制当局である英国金融行為監督機構（以下「FCA」という。）は、2021年末以降、引続きLIBORを決定するための金利提示をパネル行に奨励したり、パネル行にそれを強制する力を行使する意向はないことを発表した。2020年3月、FCAは、ユーロ/日本円のLIBORを2021年12月31日までに、また米ドルLIBORを2023年6月30日までに終了することを発表した。代替の参照レートの性質およびLIBORの潜在的な変更またはその他の改革に関する不確実性は、現在残存している当社の変動利付社債ならびに当社の将来の借入の利用可能性およびコストに悪影響を及ぼす可能性がある。

**当社が追加的な資金調達を得られない場合、その事業を成長させる能力および将来の収益力に悪影響が及ぶことがある。**

当社は、航空機の追加取得、事業、その他予想される設備投資および所要運転資本の資金を賄うために、将来多額の債務を負担すると予想している。航空機材をさらに近代化させるため、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、2024年9月30日現在14,948百万米ドルである。当該有価証券報告書（その訂正報告書を含む。）の「第2-3 事業の内容 - サービス - 航空運送 - 航空機材」を参照されたい。よって、当社は、多額の資金調達またはその他の資金源を必要とすることになる。また、本書の日付現在、当社は、発注済みの航空機の一部について融資のコミットメントを確保していないものがあり、またかかる融資が得られるかどうか、あるいはそのコストについて保証することはできない。当社がかかる航空機について受入れ可能な条件での資金調達の取決めができない場合、当社は当該航空機購入のために営業活動によるキャッシュもしくは手元現金を充当するか、または納期を遅らせることにつき航空機メーカーと交渉をする必要が生じることがある。

国内外の経済情勢、当社の見通しおよび航空産業全般に関する資本市場および信用市場の見解、ならびに当社が資本を求めた時点における債務およびエクイティ資本の一般的な利用可能性など、その多くが当社の支配が及ばない数多くの要因によって、当社が必要とする融資その他の資金源が当社にとって受入れ可能な条件で利用できないか、または全く利用できない可能性がある。当社が、事業に成功するために、資金調達またはその他の必要資金源の獲得に成功すると保証することはできない。受入れ可能な条件で必要な資金を得られない場合、当社の事業、財政状態および経営成績に重大な悪影響が及ぶ可能性がある。

**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、当該航空機を占有することがある。**

2023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66機および13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、航空機を占有することが可能となる権利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を占有することが可能になりうる。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。**

当社は、財務書類をウォン建てで作成しているが、当社の事業の性質が国際的であることから、多額の外貨建収益および費用を計上しているため、為替相場の変動の影響に晒されている。特に、燃料費および航空機リースに基づく支払を含む当社の支払義務の大部分は米ドル建てとなっている。そのため、ウォンに対して米ドル高になると、費用が収益を上回る速度で上昇するため、当社の収益性に悪影響を与える可能性がある。

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、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。

**金利の大幅な上昇は、当社の流動性、財政状態および経営成績に悪影響を及ぼす可能性がある。**

2023年12月31日現在、当社はファイナンス・リースの下で66機の航空機を保有しており、このうち14機は固定金利によるものであった。またオペレーティング・リースの下で航空機13機を保有しており、そのすべてが固定金利によるものであった。しかし、当社の債務の相当部分には主としてSOFR（担保付翌日物調達金利）に基づく変動金利による利息が付されている。したがって、特定の期間にかかる当社の支払利息は変動金利に基づいて変動する。これらの金利が上昇する限り、当社の支払利息は増加し、利息の支払およびその他の固定費の資金調達が困難になる可能性があり、一般事業目的に利用できるキャッシュ・フローが悪影響を受けることがある。こうした金利リスクを管理するため、当社は金利スワップ契約を締結し、固定利付債務と変動利付債務のバランスを維持しようとしているが、金利上昇から当社を保護するために、当社のヘッジ・プログラムが功を奏すると保証することはできない。

**当社は、その成長戦略をうまく実施できないことがある。**

当社の成長戦略は、現在就航している市場への便数の増加ならびに当社の旅客サービス事業および貨物サービス事業の双方を提供する市場数の拡大に関わるものである。当社は、将来の成長を見越した航空機材の近代化を継続する計画である。当該有価証券報告書（その訂正報告書を含む。）の「第2 - 3 事業の内容 - サービス - 航空運送 - 航空機材」を参照されたい。当社は、こうした目標を達成することにより、規模の経済からもたらされる費用効率の恩恵に与り、当社の営業収益および収益性が増すものと考えている。便数および就航先市場の数を増加させ、適切なターゲット市場を特定するための当社の取組みによって、当社は適切な空港利用権および当該市場への着陸権を獲得することが可能になる。こうした交通権が当社に付与されること、または当社が新たに参入する市場が当該新市場における当社の事業が利益を上げるのに十分な旅客交通を提供するかどうかについて、保証することはできない。当社が事業成長を見越して航空機材を拡張し、かかる事業成長が期待した水準に満たない場合、そのことは当社の事業に悪影響を及ぼす可能性がある。当社の成長戦略の実施に悪影響を及ぼしうるその他の要因には、以下のものが含まれる。

- ・石油価格、為替レートおよび金利の変動

- ・韓国その他における国内および国際航空輸送需要
- ・韓国、アジアおよび世界の全般的な経済情勢
- ・中国および日本を発着する旅行など、韓国を経由地とする消費者の航空輸送需要
- ・航空機向けの十分な数のパイロット、乗務員およびエンジニアを雇用し、訓練し、確保する当社の能力
- ・有利なリースまたは購入の条件で適時に十分な数の適切な航空機を確保する当社の能力
- ・コスト効率の良い利率で事業拡張に必要な資金を獲得する当社の能力

これらの要因の多くは当社の支配の及ばないものである。当社が既存の市場における事業拡張に成功した場合は新たな市場を確立することにつき保証することはできず、これに失敗すると当社の事業、見通し、財政状態および経営成績に重大な悪影響が及ぶ可能性がある。

**当社は、単価を引下げ、信頼のおけるサービスを提供するため、日々の高い航空機稼働率と運航効率に依存しているため、特に空港および航空管制のインフラ上の制約に対して脆弱になっている。**

当社の事業戦略の重要な要素のひとつは、日々の高い航空機稼働率を維持し、効率よく運航することである。日々の高い航空機稼働率によって、当社は航空機から高い収益を生み出すことができ、これは空港での折返し準備時間を短縮することなどにより実現される。運航効率によって、当社は単価および運航の混乱を減らし、信頼のおけるサービスを提供することができる。いくつかの要因が、航空機を運航し、フライト・スケジュールを維持する当社の方法に影響を及ぼし、当社の事業および見通しに重大な悪影響を及ぼしうる。

当社の事業を拡大し、新たな目的地を加え、現在の路線に便数を増やすことは、定期便の遅延リスクを増すことになりうる。運航遅延により運航効率が低下し、よって収益性に悪影響が及び、当社の評判が損なわれる可能性がある。頻度の高い航空機利用によって、日中に遅延が生じた場合その日の残りの時間に遅延が続くリスクが高まり、そのことがひいては定時運航に混乱を来し、旅客の不満につながりうる。当社は、別の路線での遅延を回避できるよう、大型機1機（ボーイング747）、中型機1機（エアバス330）および小型機1機（ボーイング737）を待機させている。しかし、当社は一度に利用可能な各サイズの航空機を1機しか有していないため、予定外の保守もしくは修理またはその他の理由により複数の航空機が利用できなくなった場合、または代替機もしくは当社が限られたサプライしか保管していないエンジンなどのスペア部品がないためにフライトが遅延もしくは欠航となった場合には、当社の財務および評判に傷がつくことがある。

また、他の航空会社と同様、当社では、天候、空港における混雑、航空管制上の諸問題および保安措置の増加など、その支配の及ばない要因による遅延が発生することがある。

さらに、台風の季節またはその他の悪天候の時期には、欠航または大幅な遅延が生じることがある。こうした理由のいずれかにより当社で遅延または欠航が生じた場合には、航空機稼働率および運航効率に悪影響があり、ひいては当社の売上および利益が減少することとなる。こうした事象は当社の支配の及ばないものであるものの、旅客がこうした遅延および欠航を当社の責任にすることもあり、当社はその評判に傷をつけられたために将来の顧客を失うことがある。

**当社は、空港施設を含む、その事業に不可欠な施設およびサービスの提供を第三者に依存している。当社が、その事業を支えるために空港施設を合理的な条件でリース、取得もしくは利用できない場合、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が及ぶことがある。**

ターミナル・スペース、離発着枠および駐機場などの空港施設の利用可能性および費用は当社の事業にとって極めて重要である。当社の拡大計画に沿って追加の航空機を運航するためには、ゲートおよび格納庫を含む地上施設および保守施設ならびにサポート設備が必要となる。これらおよびその他の必要な施設および設備が適時にまたは経済的な方法で利用できないことがある。当社の事業はまた、保守サービス・プロバイダー、保安員、航空機燃料取扱者および手荷物係といった第三者のサービスにも依存している。当社に代わって基本的なサービスの提供を第三者に依存することで、これらのサービスの効率性、適時性

および質についての当社の管理が弱くなる。当該第三者との契約の喪失もしくは失効またはかかる契約の更新もしくは他のプロバイダーとの間で匹敵する条件で新しい契約の交渉ができない場合には、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が及ぶ可能性がある。

当社は、その事業を遂行するために、その就航する空港の利用可能性に依存している。しかし、当社の支配の及ばない理由から、当社は、当該空港が閉鎖されない、またはそのサービスが停止されないと保証することはできない。航空管制の遅れ、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当該空港におけるサービスの重大な混乱は、当社のフライトの相当部分の欠航または遅延につながることもあり、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が及ぶ可能性がある。

**航空機に関わる事故、テロ攻撃または設備の不具合があった場合、当社は重大な悪影響を受ける可能性がある。**

当社は、その航空機のいずれかを喪失または事故、テロ攻撃、設備不良もしくはその他の災害の対象となった場合に多大な損失を被る可能性がある。また、当該事象のいずれも、旅客からの請求、損傷した航空機の修理もしくは代替およびサービスの一時的または恒久的な喪失に関連して多額の費用を生じさせることがある。当社は、現在業界慣行におおむね沿った金額および種類の損害保険を維持していると考えているが、当該状況が発生した場合には、その付保範囲は十分ではないことがあり、当該事象は保険料の大幅な増加の原因となりうる。「-当社は、付保対象ではない特定のリスクに晒されており、商業的に受入れ可能な条件で保険を獲得することが困難になるか、全く獲得できないことがある。」を参照されたい。さらに、航空機事故、テロ攻撃または設備不良は、たとえ完全に付保されていたとしても、安全性および信頼性にかかる当社の評判を変えることがあり、そのことが当社の旅客数を大幅に減らし、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。

**当社は、その事業運営において自動システムおよびインターネットに依存しており、これらのシステムの不具合は当社に重大な悪影響を及ぼす可能性がある。**

当社は、その事業運営において、そのウェブサイトならびに予約および離陸管制システムを含む自動システムおよび技術ならびに電気通信サービス・プロバイダーに依存している。当社のウェブサイトおよび予約システムは、膨大な情報量进行处理し、安全な情報を確保し、重要なフライトおよびスケジュールの情報を提供するほか、重要な金融取引进行处理できなければならない。これらのシステムは、様々な事象によって重大なまたは再三の混乱に陥る可能性があり、かかる事象の中には自然災害、停電、コンピュータ・ウィルスまたはサイバー攻撃など当社の支配の及ばないものがある。システムの不具合および電気通信サービスの混乱が将来発生しないと保証することはできない。当社のウェブサイトまたはオンライン予約および電気通信サービスに混乱があれば、当社の事業、財政状態、経営成績および評判に悪影響を及ぼす可能性がある。

**当社は、その執行役員およびその他の主要経営幹部の取組みに依存している。**

当社の成功は、その執行役員およびその他の主要経営幹部の継続的な役務提供に相当程度依存している。当社のいずれかの執行役員およびその他の主要経営幹部のいずれかが離職し、またはその役務提供が失われた場合、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が及ぶ可能性がある。

**資格のある人材を合理的な費用で引き付けて定着させるにあたって当社が困難を経験すること、または企業風土を維持できないことがある場合、当社に重大な悪影響が及ぶ可能性がある。**

当社のビジネス・モデルは、適用ある規則または当社自体の社内方針に従って特殊な訓練、技能および資格を必要とする、高度に熟練した献身的かつ優秀なパイロット、エンジニアおよびその他の人材を確保す

ることを当社に求めている。航空産業は、随時熟練した人材、とりわけパイロットおよびエンジニアの不足を経験してきた。当社は、競合他社が提供するものに匹敵する賃金および給付パッケージを提供していると考えている。当社が資格のある人材を合理的な費用で雇用し、訓練し、保持することができない場合、その成長戦略を実行できないことがあり、そのことが当社の事業、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。また、人材の交代または追加の雇用によって、企業風土の維持がますます困難になることがある。当社は、当社の生産性を高め、コストを抑えることに努める、フレンドリーで、有益な、チーム指向かつ顧客中心の従業員を強調した、サービス指向の企業風土が当社の強みのひとつであると考えている。ただし、当社が商業的に受入れ可能な条件でこの基準を満たした従業員を特定し、雇用または保持することができることを保証することはできず、あるいはこれを行えない可能性がある。

**当社は、付保対象ではない特定のリスクに晒されており、商業的に受入れ可能な条件で保険を獲得することが困難になるか、全く獲得できないことがある。**

保険は、航空会社の運営上基本的なものである。当社は、保険の範囲が実際に負担する損失を完全にカバーすると保証することはできない。当社が商業的に受入れ可能な条件でもしくは全く保険を得られない場合、または当社が負担した実際の損失が付保額を上回る限りにおいて、当社は、多額の損失を負担せざるを得なくなることがあり、そのことが当社の事業、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ことがある。さらに、業界慣行に従って、当社は一定の金額および種類の事業リスク（事業の中断、利益または収益の喪失および一定種類の機械の故障を含む。）には保険を付していない。保険対象外のリスクが実現する範囲で、当社の事業、見通し、財政状態および経営成績は重大な悪影響を受ける可能性がある。当社の保険範囲にかかる情報については、当該有価証券報告書（その訂正報告書を含む。）の「第3 - 1 経営方針、経営環境及び対処すべき課題等 - 保険」を参照されたい。

**当社が将来において必要な規制上の承認を得られない場合、当社は特定の市場もしくは地域において事業を運営または実施することができない可能性がある。**

当社は、事業を運営するために一定の法定および規制上のライセンス、許可証および承認を必要とする。安全、環境および類似の規制は、当社の事業に重大な要件および遵守費用を課す。当社が航空事業者の認証を維持するために、当社は韓国およびその他において規則を遵守しなければならない。多国間、二国間および地域の規制によって、当社、競合他社および潜在的な競合企業の国際市場へのアクセスが決定される。当社はかかるライセンス、許可証および承認を必要な時に維持または取得することができたが、関連当局が当該ライセンス、許可証もしくは承認を、適時に、完全にもしくは当社にとって受入れ可能な条件で、発行し続けると保証することはできない。当社は、適用を受ける規則について支配権を有していない。当該規則、または当該規則の運用の変更は、コストを引上げ、正常なサービスを妨げ、市場へのアクセスを制限し、競合他社に利することにより、当社の事業に悪影響を及ぼす可能性がある。

**当社の財務実績および経営成績には季節変動がある。**

当社は、夏休みの時期に航空旅行の需要が高まるため、一般に第3四半期に旅客サービス事業から高収益を計上する。10月および11月に旅行が減少するため、当社の売上はこの時期に減少するが、当社の貨物サービス事業による売上は一般に第4四半期に増加する。当社の経営成績は一般にこうした季節性を反映しているが、燃料価格、自然災害および競争環境の変化を始めとする必ずしも季節性ではないその他多くの要因の影響も受けてきた。

**当社は、航空券の大部分の販売を第三者販売店に依存している。**

当社は、航空券販売の相当な部分を自社の販売店およびインターネットのウェブサイトを通じて販売しているが、その販売の大部分について重要な販売チャネルとして第三者の販売店に依存している。当社が第

三者販売店との良好な関係を維持できる、または商業的に受入れ可能な条件で販売店を替えることができると保証することはできず、あるいはまったく替えることができない可能性がある。第三者販売店が他の航空会社の優先販売を選択する場合には、当社の売上は悪影響を受けることがある。当社と第三者販売店との関係は、他の航空会社から彼らに提供される事業および割安なパッケージの諸条件、他の航空サービス販売店との取決めの変更ならびに航空サービスの新しい販売方法の導入および成長によって影響を受けることがある。さらに、これらの第三者は当社の旅客および潜在的旅客と相互作用しており、負の相互作用は当社の評判を損なう可能性があり、当社の事業に悪影響を与える可能性がある。

**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、濟州島の濟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。

**当社は、通常の事業活動その他において訴訟または政府の調査の当事者となっており、または当事者となる可能性があり、そのことは当社の財政状態、流動性および評判に影響を及ぼしうる。**

当社はしばしば、その通常の業務その他において韓国内外で法律手続き、賠償請求および政府による捜査または調査ならびにその他の法律事案等の当事者であるか、またはその他関与している。当社は現在、完全に解決に至っていない様々な法律手続きまたは賠償請求に関与しており、追加的な法律手続きおよび賠償請求が将来発生する可能性がある。訴訟には重大な不確実性が伴い、費用および時間を要し、当社の業務に支障を来す可能性がある。訴訟、仲裁、捜査またはその他の手続きもしくは措置の不利な解決およびこれらに関連したメディア報道は、非金銭的な救済によるものを含め、当社の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。また、当社が判決、和解、罰則または罰金を満足するために支払わなければならない金額は、保険によってカバーできない可能性がある。法律手続きおよびその不利な判決の結果、悪評判がたち、当社の評判に傷がつくこともあり、そのことは当社の事業に悪影響を及ぼしうる。当該有価証券報告書（その訂正報告書を含む。）の「第6 - 3 その他-(2)訴訟等」を参照されたい。

**当社の業務は、韓国人顧客に大きく依存しており、韓国人旅行者からの需要が減少すると当社の事業に悪影響を及ぼす。**

韓国人の海外旅行が当社の国際線旅客業務の大部分を構成しているため、当社の国際線および国内線の旅客サービス業務はいずれも韓国人顧客にかなり依存している。当社の事業は、韓国の経済情勢の悪化、韓国人旅行者の航空輸送に対する需要の減少、または自然災害、テロ攻撃、もしくは空港使用料およびサーチャージのように旅客に課される料金の引上げに関連した航空運賃の大幅な値上げなどの要因による韓国内における航空輸送サービスの混乱を引き起こすあらゆる状況によって悪影響を受けうる。海外からの訪韓旅行者が当社の国際線旅客に占める割合は近年上昇してきたが、当社は韓国国民の旅行への依存度は引続き重要になると予想している。

**労働争議は当社の業務に悪影響を及ぼす可能性がある。**

当社は労働争議のリスクを抱えている。当社の従業員の多くは4つの労働組合のひとつに加入しており、労働組合との関係を維持することは極めて複雑であり、経営陣による時間および資源の多大な貢献を要する。その結果、当社は随時労働争議を経験してきており、従業員に一定の譲歩をしてきた。2016年12月を

最後に、当社において労働争議は発生していない。将来、当社が労働組合との間で賃金もしくは労働時間といった重要な問題について満足のいく条件で合意することができない場合、または労働者との間で労働争議が発生し、またはストライキもしくは休業が発生した場合、当社の事業、財政状態および経営成績が悪影響を受ける可能性がある。

**当社は、その顧客データの処理から生じる責任または規制措置を受ける可能性がある。**

当社は、コンピュータ化した予約システムを通じて顧客データを維持している。近年、企業や機関が保有する個人情報および記録が漏洩し、ハッキングされその他不正アクセスを受ける多くの事例が発生している。当社顧客の個人情報が漏洩し、ハッキングされまたは不正にアクセスされた場合には、当社は責任および規制措置を受ける可能性があり、そのことが当社の事業を混乱させ、その評判を損なう可能性がある。また、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。

**航空機の納入の遅延または予定された航空機材能力のその他喪失および新型機が期待された性能を発揮しないことは、当社の事業、財政状態および経営成績に悪影響を及ぼす可能性がある。**

当社の事業の成功は、とりわけ、その運航する航空機の数および型の効率的な管理に依存している。多くの場合、当社は運航予定の航空機の購入またはリースについて契約上の約定を有している。何らかの理由で当社が契約上予定された納入日に新型航空機の納入を受入れまたは確保できない場合、そのことは当社の事業、財政状態および経営成績に悪影響を及ぼす可能性がある。また、当社が、燃料効率および信頼性に関するものを含め、期待された性能または品質基準を満たさない航空機を受取った場合、当社の事業、財政状態および経営成績が悪影響を受ける可能性がある。

**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カンパニー・リミテッド（以下「韓進KAL」という。）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。**

2023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26.13%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、アジアナ航空株式会社（以下「アジアナ航空」という。）を買収したが、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。この契約に基づいて、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に0.8兆ウォンの資本注入を行った。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った。その後、2020年11月17日、当社はアジアナ航空の新株131,578,947株（1.5兆ウォン）を取得する株式引受契約をアジアナ航空との間で締結した。これはアジアナ航空の持分63.88%に相当する。当社は、アジアナ航空に対し、2020年12月に0.3兆ウォンの第1回払込を、また2021年3月に0.4兆ウォンの中間払込を行い、以下に記載する各国の公正取引当局からの承認を受けて、2024年12月に最終払込を行って株式の取得が完了した。さらに、2020年12月、アジアナ

航空が発行した永久転換社債（0.3兆ウォン）を引受け、また2023年11月にアジアナ航空が発行した永久転換社債（0.3兆ウォン）を引受け、アジアナ航空はこれを2020年12月に発行した上記の永久転換社債の償還に充当した。さらに、2024年6月、当社はアジアナ航空が発行した永久転換社債（0.175兆ウォン）を引受けた。本書の日付現在、当社が保有するアジアナ航空の永久転換社債の発行残高は0.475兆ウォンであり、いずれも株式に転換されていない。

アジアナ航空の買収には、KFTCによる企業結合の承認ならびに米国、欧州連合および日本といった世界の諸国のこれと同等の当局の承認を必要とする。2022年2月21日、KFTCから条件付承認が付与されており、日本においては2024年1月31日付で承認が完了している。2024年11月28日、欧州委員会が買収の最終承認を付与し、2024年12月には米国司法省も買収を承認した。欧州委員会の承認のために定められた条件に従って、当社は2024年5月、ヨーロッパの旅客路線4本を韓国のローコストキャリアの1社である株式会社ティーウェイ航空に譲渡し、2024年8月にはエアインチョン株式会社との間でアジアナ航空の貨物事業部門を同社に売却する契約を締結した。その結果、アジアナ航空の買収に関する各国の競争当局からの規制承認手続はすべて完了した。ただし、当社は依然として、買収日から10年間、KFTCによって課されたいくつかの構造および行動についての問題解消措置を遵守する必要がある。

2024年12月11日、当社はアジアナ航空に対して0.8兆ウォンの最終払込を行い、アジアナ航空の持分63.88%の取得を完了した。2024年12月12日、当社はアジアナ航空を連結子会社として正式に編入した。この買収後、当社とアジアナ航空は、統合に向けた準備を進めながら約2年間は別ブランドの親子会社として運営し、アジアナ航空が当社に吸収合併されることで、統合された大韓航空の発足を目指す。

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。2024年9月30日現在、両社の純債務（負債総計額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5,290十億ウォン多い10,844十億ウォンである。資産合計に対する借入総額の合計の割合は40.0%で、当社単独の場合と比較して4.7パーセントポイント高い。2社を合わせた流動性比率は70.2%（当社単独の場合より-21.1パーセントポイント）で、負債比率は297.9%（当社単独の場合より+98.6パーセントポイント）である。これらの数値は、両社の2024年9月30日現在のレビュー済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。

また、当社は航空機/路線の統合および合理化ならびに共通する営業費用のコスト削減など、買収による相乗効果を期待している。それでも、買収の相乗効果は内外の環境の影響を受ける可能性がある。さらに、いずれの合併・買収の場合とも同様に、買収後の統合プロセスは様々な要因によって遅延する可能性があり、また、上記のように完了しない可能性もある。

## 韓国に関連するリスク

**韓国における経済状況が悪化すると、当社の顧客は財政上の困難に直面する可能性があり、当社の現在の事業および将来の成長に重大な悪影響が及ぶ可能性がある。**

当社は韓国で設立され、その資産の大部分は韓国に所在している。その結果、当社は韓国特有の政治、経済、法律および規制上のリスクに晒されており、その営業戦略の成果および成功は韓国経済全体に大きく依存している。近年の韓国の経済指標は、成長と不確実性が混在した兆候を示しており、2020年には韓国経済全体および韓国の主要貿易相手国の経済はCOVID-19のパンデミックの弱体化効果により、悪化に直面している。接触伝染病またはCOVID-19のパンデミックのような類似の公衆衛生上の脅威の発生は、当社の事業、経営成績および財政状態に重大な悪影響を及ぼす可能性がある。加えて、政情不安は韓国経済にいつその悪影響を及ぼし、韓国企業の株価の変動をもたらす可能性がある。折々の政治的混乱が社会不安や経済不安を引き起こす可能性がある。弾劾や戒厳令の布告といった事象が、国の政治的および経済的状况を混乱させる可能性がある。こうした事象が発生すると、広範な抗議活動、市場の不安定性、経済のさまざまな部門での一時的な停滞につながる可能性があり、国内での事業活動に影響を与える可能性がある。その結果、韓国経済の将来の成長は、世界経済の展開を含め、当社の支配の及ばない多くの要因に左右される。

韓国経済に悪影響を与える可能性のある展開には以下が含まれる。

- ・ 韓国および世界の経済における景気信頼感の低下および消費者支出の減速。
- ・ COVID-19のパンデミックのような韓国または世界の他の地域における深刻な感染症の発生。
- ・ いくつかの国におけるソブリン・デフォルト・リスクの高まり、およびそれに伴う世界の金融市場への悪影響。
- ・ 米中間の経済および貿易関係の悪化や、英国の欧州連合離脱に関する不確実性の結果として生じたものを含む、米国、ヨーロッパ、日本および中国など、韓国にとって重要な輸出先市場である諸国および地域の経済、またはアジアその他の新興市場経済の悪化もしくは不確実性
- ・ 外貨準備水準、コモディティ価格（石油価格を含む。）、為替レート（米ドル、ユーロもしくは日本円の為替相場の変動または人民元の再評価を含む。）、金利、インフレ率もしくは株式市場の悪化またはボラティリティ。
- ・ 外交政策における領土紛争もしくは貿易紛争または意見の不一致から生じる関係悪化を含む、韓国とその貿易相手国もしくは同盟国との間の経済上または外交上の関係の悪化。
- ・ 家計債務水準の継続的な上昇ならびに韓国における消費者および中小企業借入人による支払遅延および信用デフォルトの増加。
- ・ 韓国不動産の市場価格の大幅な下落。
- ・ 韓国の大手企業グループとその上級経営陣に対する可能性のある違法行為に関する捜査。
- ・ 未決のまたは将来の自由貿易協定または現行の自由貿易協定への変更の経済的影響。
- ・ 社会不安および労働不安。
- ・ 税収の減少ならびに財政刺激策、失業補償および政府の財政赤字の増加につながるその他の経済的および社会的プログラムのための政府支出の大幅な増加。
- ・ 韓国の財閥、経営難のその他の大企業、その供給業者もしくは金融部門の財政問題または再編の進展の欠如。
- ・ 特定の韓国企業における企業会計上の不正またはコーポレート・ガバナンスの問題から生じる投資家の信頼の喪失。
- ・ 韓国における高齢者支援のための社会的支出の増加または韓国における人口減少による経済生産性の低下。
- ・ 地政学的な不確実性と世界中のテロ組織によるさらなる攻撃のリスク。
- ・ 弾劾や戒厳令の布告といった政治的事象または韓国内における政党間もしくは政党内の対立の激化を含む政情不安。
- ・ 韓国またはその主要貿易相手国に経済的またはその他の重大な悪影響をもたらす自然災害または人災。
- ・ 中東および北アフリカの産油国を巻き込む敵対関係または政治的もしくは社会的緊張および石油供給の重大な遮断もしくは石油価格の急騰。
- ・ 北朝鮮と韓国もしくは米国との間の緊張水準の高まりまたは敵対関係の勃発。

韓国および世界の経済のさらなる悪化は、当社顧客を含む韓国の消費者一般の、ひいては当社の、所得、財政状態および流動性に悪影響を及ぼす可能性がある。

**北朝鮮との緊張関係の高まりが、当社および当社の有価証券の市場価値に悪影響を及ぼす可能性がある。**

韓国と北朝鮮との関係は、韓国の現代の歴史を通じて緊張が続いている。南北間の緊張の度合いは変動しており、現在および将来の事象如何で突発的に高まる可能性がある。特に近年、北朝鮮の核兵器や弾道ミサイル計画に加え、韓国に対する敵対的な軍事的行為に端を発して安全保障を巡る懸念が高まっている。近年の重大事案としては以下のものが含まれる。

- ・ 北朝鮮は、2003年1月に核拡散防止条約に基づく義務を放棄したことを発表し、2006年10月から6回にわたって核実験を実施した。この実験には、プルトニウム爆弾より強力な水爆の爆発と主張するものと、弾道ミサイルに搭載可能な弾頭が含まれていた。長年にわたり、北朝鮮は、弾道ミサイルの発射実験も繰返し実施したが、これには、潜水艦から発射されたミサイルおよび米国本土にまで到達するとされる大陸間弾道ミサイルが含まれていた。これに対して、政府は挑発行為および関連する国連安全保障理事会の決議に対する紛れもない違反を繰返し非難した。2016年2月、政府は、2016年1月の北朝鮮による4回目の核実験に対応して、南北開城工業団地を閉鎖した。国際的には、国連安全保障理事会が北朝鮮の行為を非難し、北朝鮮に適用される制裁の範囲を大幅に拡大する一連の決議を採択した。最近では2017年11月の北朝鮮による大陸間弾道ミサイルの発射実験に対応して2017年12月に決議が採択された。長年にわたり、米国および欧州連合も北朝鮮に対する制裁を拡大してきた。
- ・ 2010年3月、韓国海軍の軍艦が海中爆発により破壊され、多数の乗組員が死亡した。政府は、かかる沈没を引き起こしたとして北朝鮮を公式に非難したが、北朝鮮はかかる沈没についての責任を否定した。さらに、2010年11月、北朝鮮は百発を超える砲撃を行い、これが朝鮮半島西岸の南北間の事実上の海上国境となる北方限界線近くの韓国の延坪島に着弾し、複数の負傷者と著しい財産上の損害が生じた。政府はこの攻撃について北朝鮮を非難し、さらなる挑発行為があった場合には断固とした報復措置に出ることを明言した。

北朝鮮経済は深刻な困難にも直面しており、このことは北朝鮮国内の社会および政治的圧力をさらに悪化させる可能性がある。

2018年4月、2018年5月および2018年9月に南北首脳会談が開催され、2018年6月、2019年2月および2019年6月には米朝首脳会談が開催されたが、朝鮮半島に影響を与える緊張の度合いが将来一段と高まらないという保証はない。例えば北朝鮮の指導者の危機、南北間または米朝間の高官レベルの接触が失敗に終わった場合、または軍事的な対立が生じた場合など、緊張が高まった場合には、韓国経済ならびに当社の事業、財政状態および経営成績ならびに当社の有価証券の市場価値に重大な悪影響を及ぼす可能性がある。

**韓国企業の有価証券に対する投資には、緊急事態において政府が規制を課す可能性ならびに他の法域と異なる会計基準および企業開示基準を含む特有のリスクが存在する。**

当社は韓国企業であるため、当社の有価証券への投資に関連するリスクがあり、これは米国またはヨーロッパの企業の有価証券への典型的な投資とは異なる。当社は韓国企業であり、諸外国とは異なるビジネス環境および文化的環境の中で事業を行っている。

韓国外国為替取引法の下では、金利もしくは為替相場における突然の変動、国際収支の安定を損なう極端な局面、または韓国の金融・資本市場における大混乱を含めて、特定の緊急事態が起こりうると政府が、判断する場合には、韓国または外国人投資家に対して、韓国の有価証券の取得、または韓国の有価証券からもしくはその処分もしくはその他外国為替に関する取引から生じた利息、配当金もしくは売却代金を本国送金する際には、事前に企画財務部長官の承認を必要とするなど、必要な制限を課することがある。

また、当社は、一定の諸外国の企業に適用される会計原則とは多くの重要な点において異なるK-IFRSに準拠して財務諸表を作成し、提示している。当社はまた、韓国取引所の規則および韓国で認められている慣行に従って当社の事業のその他の側面に関して公的な開示を行っている。かかる開示規則および慣行は、一定の諸外国の企業に適用されるそれとは多くの重要な点で異なっている。また当社のような韓国企業に関して公的に入手可能な情報は、その他諸国の公開または非公開会社による定期的に入手可能な情報に比べて少ない可能性がある。投資判断を行うに当たって、投資家は当社についての独自の調査に依拠すべきである。

**投資家は、当社に対する外国裁判所の判決を執行できない可能性がある。**

当社は、韓国法に基づいて組織された有限責任会社である。本書に氏名が掲げられている取締役、役員およびその他の者はほぼ全員が韓国に在住しており、本書に氏名が掲げられている取締役、役員およびその他の者のすべてまたはほぼすべての資産、ならびに当社の資産の大部分は韓国に存在している。そのため、投資家は韓国外における訴状送達を有効に行えない可能性があり、また外国裁判所での判決を当該取締役等もしくは当社に対して執行できない可能性がある。韓国外の裁判管轄地の証券法に基づく民事責任について、それが原審である場合、または外国判決の執行を求める訴訟である場合のいずれにおいても、韓国における執行可能性は不確実である。

<訂正後>

参照書類として上記に掲げた有価証券報告書および半期報告書の提出日以後、本訂正発行登録書の提出日(2026年6月18日)までの間において、当該有価証券報告書および半期報告書に記載された「事業等のリスク」について重要な変更またはその他の事由は生じていない。

また、本訂正発行登録書の提出日(2026年6月18日)現在、参照書類として上記に掲げた有価証券報告書および半期報告書に記載された将来に関する事項についての発行会社の判断に変更はなく、当該有価証券報告書および半期報告書に新たに記載される将来に関する事項もない。