



2025年4月25日

各 位

会社名 日本航空株式会社
代表者 代表取締役社長執行役員 鳥取 三津子
(コード: 9201 東証プライム市場)
問合せ先 財務部長 西澤 修英
(TEL 03-5460-3121 (代表))

**株式会社エージーピーに対する株式併合、単元株式数の定め廃止その他の定款の一部変更
及び取締役選任に関する株主提案に関するお知らせ**

日本航空株式会社（以下「日本航空」又は「当社」といいます。）は、本日、株式会社エージーピー（証券コード:9377。以下「AGP」といいます。）に対し、2025年6月開催予定の同社の第60回定時株主総会（以下「本定時株主総会」といいます。）に関して別紙の内容の株主提案（以下「本株主提案」といいます。）を行う旨の書面を提出しましたので、下記のとおりお知らせいたします。

本株主提案は、①AGPの株主を、日本航空、日本空港ビルデング株式会社（以下「日本空港ビルデング」といいます。）及びANAホールディングス株式会社（以下「ANAHD」といいます。日本航空、日本空港ビルデング及びANAHDを総称して「本株主3社」といいます。）のみとし、AGP株式を非公開化するために行う株式の併合（以下「本株式併合」といいます。）、②本株式併合に伴う所要の変更を行うための定款の一部変更、及び③AGP取締役3名の選任の3つの議案を提案するものであります。AGP株式は、本日現在、株式会社東京証券取引所（以下「東京証券取引所」といいます。）スタンダード市場に上場されておりますが、本定時株主総会において本株主提案（そのうち本株式併合に係る議案）が承認可決された場合には、東京証券取引所の上場廃止基準に従い、AGP株式は所定の手続きを経て上場廃止となる予定です。上場廃止後は、AGP株式を東京証券取引所スタンダード市場において取引することはできませんのでご注意ください。また、その場合、本株主3社以外のAGP株主の皆様の保有するAGP株式は、本株式併合の効力発生をもって1株未満の端数となり、当該端数となったAGP株式の数に応じて、裁判所の許可その他の所定の手続きを経て金銭が交付される予定です。

なお、日本空港ビルデング及びANAHDは、本株式併合の実施に賛同し、本定時株主総会においても本株式併合の目的を実現すべく議決権を行使することに同意しておりますので、併せてお知らせいたします。

2024年12月31日現在、本株主3社の保有するAGP株式の数は以下のとおりです。

株主	保有株式数	所有割合（注）
日本航空	4,115,400株	30.47%
日本空港ビルデング	3,309,300株	24.50%
ANAHD	2,471,400株	18.30%
本株主3社合計	9,896,100株	73.26%

（注）「所有割合」とは、AGPが2025年1月30日に提出した2025年3月期 第3四半期決算短信〔日本基準〕（連結）（以下「AGP決算短信」といいます。）に記載された2024年12月31日現在のAGPの発行済株式総数（13,510,000株）から、AGP決算短信に記載された同日現在のAGPが所有する自己株式数（2,135株）（なお、役員向け株式給付信託及び従業員向け株式給付信託（J-

ESOP) が所有する A G P 株式の数 (439, 200株) は A G P が所有する自己株式に含んでおりません。以下同じです。) を控除した株式数 (13, 507, 865株) に対する割合 (小数点以下第三位を四捨五入。) をいいます。以下同じです。なお、A G P は、2025年 3 月 24 日、従業員向け株式給付信託 (J-ESOP) につき、株式給付信託 (J-ESOP-RS) を上乗せする改定を行い、当該信託に対し、第三者割当により 400, 000株の新株式を発行しておりますが、所有割合の計算においては、当該新株式発行による希薄化は考慮しておりません。

記

I. 本株式併合の提案について

1. 本株式併合の目的及び理由

(1) 本株式併合の概要

本株式併合の提案は、A G P 株主を本株主 3 社 (合計所有議決権数 : 98, 961個、合計所有議決権割合 (注) 73. 26%) のみとし、A G P 株式を非公開化するための手続として A G P の株式に係る株式併合を実施することを提案するものであります。

本株式併合に係る議案が本定時株主総会にて承認可決された場合、本株主 3 社以外の A G P 株主の皆様が保有する A G P 株式の数は、本株式併合により、1 株未満の端数となる予定です。本株式併合の結果生じる 1 株未満の端数については、会社法 (平成 17 年法律第 86 号。その後の改正を含みます。以下同じです。) 第 235 条第 2 項の準用する同法第 234 条第 2 項及び第 4 項の規定に基づき、裁判所の許可を得て、A G P が自己株式取得により買い取ることを予定しており、その買取りに係る代金を A G P 株主の皆様へ交付する予定です。また、A G P は、端数合計に相当する A G P 株式 (1 株未満は切り捨てとなります。) を買い受けるに際し、本株式併合の効力発生後に、日本航空からの借入れ、出資その他の方法により資金を確保する予定です。この場合の買取価格は、上記裁判所の許可が予定どおり得られた場合は、本株式併合の効力発生日の前日である 2025 年 9 月 30 日の最終の A G P 株主名簿において A G P 株主の皆様が所有する A G P 株式の数 (以下「基準株式数」といいます。) に 1, 550 円を乗じた金額に相当する金銭を交付できるような価格に設定する予定です。詳細につきましては、下記「2. 株式併合の要旨」の「(2) 株式併合の内容」の「⑦ 1 株未満の端数が生じる場合の処理の方法並びに当該処理により株主に交付されることが見込まれる金銭の額」をご参照ください。

(注) 「合計所有議決権割合」とは、A G P 決算短信に記載された 2024 年 12 月 31 日現在の A G P の発行済株式総数 (13, 510, 000株) から、A G P 決算短信に記載された同日現在の A G P が所有する自己株式数 (2, 135株) (なお、役員向け株式給付信託及び従業員向け株式給付信託 (J-ESOP) が所有する A G P 株式の数 (439, 200株) は A G P が所有する自己株式に含んでおりません。以下同じです。) を控除した株式数 (13, 507, 865株) に係る議決権の数 (135, 078個) を分母として計算しております。なお、A G P は、2025 年 3 月 24 日、従業員向け株式給付信託 (J-ESOP) につき、株式給付信託 (J-ESOP-RS) を上乗せする改定を行い、当該信託に対し、第三者割当により 400, 000 株の新株式を発行しておりますが、合計所有議決権割合の計算においては、当該新株式発行による希薄化は考慮しておりません。

(2) 本株式併合を提案するに至った背景、目的及び意思決定の過程、並びに本株式併合後の経営方針

① 本株式併合を提案するに至った背景、目的及び意思決定の過程

A G P は、1965 年 12 月に、日本空港動力株式会社として設立され、現在、国内主要空港において駐機中の航空機へ動力 (電力・空調) を供給する事業に従事し、24 時間体制で空港施設の維持管理を行うエンジニアリング事業、商品販売事業などをグループとして営んでおります。

一方、日本航空は、A G P の株式 4, 115, 400 株 (所有割合 : 30. 47%) を有する同社の筆頭株主であり、また、2024 年 3 月期において、A G P の売上額の 26% を占める主要取引先でもあります。

AGPの航空機への動力供給は、航空機そのものの運航のみならず、航空機整備、グランドハンドリング、貨物の搭・降載といった空港におけるほぼ全ての業務を実施するために必要不可欠な基本機能であるとともに、仮に航空機への動力供給に不具合が発生した場合には航空機システムへ甚大な損害を及ぼす可能性（その程度によっては航空機の火災などにつながる可能性もあります。）があるなど、航空・空港事業において安全上極めて重要な技術的要素となっております。

このように航空・空港における安全で安定的な動力供給や空港施設の維持管理の事業を行うAGPは、日本航空のみならず、全ての航空・空港関係事業者にとっても極めて関心の高い重要インフラです。そのため、AGPが、自ら掲げる「技術を極め、環境社会に貢献します」という企業理念に基づき、その企業価値を向上させ、社会的使命を果たしていくためには、全ての航空・空港関係事業者と密な情報交換を行いながら、強い連携や協業を図りつつ、安定した経営を維持することが必要であると考えております。

もっとも、近時、AGPにおいては、独立した上場企業として、当社をはじめとする大株主を含む全ての株主に対する情報提供の平等性を厳格に徹底するという立場から、当社を含む大株主との個別の対話を控える立場をとっておられると理解しております。また、AGPは、当社のAGP株式の保有割合に鑑み、当社と少数株主との間の利益相反構造を過度に強調するあまり、当社において、AGPとの間で、AGPの経営方針や事業戦略等に関する株主としての一般的な対話さえ行うことが困難な状況となっております。そのような状況が高じて、2024年6月に開催されたAGPの株主総会では、株主との協議も十分になされなかった結果、同社の役員報酬議案がいずれも否決されるに至っております。

AGPと本株主3社との間で建設的な対話を行うことが困難な状況においては、航空・空港関連事業者が適切に連携しつつ、業界一丸となってAGPの経営を取り巻く様々な課題に対応するための取組みを進めていくことはできません。また、AGPにおいては、今後も航空需要の拡大が見込まれ、動力供給事業、エンジニアリング事業等空港内事業の更なる伸長が期待できる環境下において、主たる事業である空港内事業に対し十分な経営資源の投下がなされておらず、人的資本の確保・充実にも課題を抱えているものと思われます。当社といたしましては、そのような状況を変えていかない限り、AGPの中長期的な企業価値向上を図ることができないのではないかと懸念を深めてまいりました。以上に鑑み、当社は、AGPの企業価値の向上のためには、AGPを非公開化して潜在的な利益相反構造を解消した上で、効率的なガバナンス体制を新たに構築し、航空・空港関連事業者と密に連携し、本邦航空・空港運営という社会インフラを支える公器として持続可能な成長を図ることが必要であると考えに至りました。

以上のような経緯を踏まえ、当社は、2025年2月上旬、日本空港ビルデング及びANAHDに対し、AGPの企業価値を向上させるとともに、空港領域・航空業界が直面する社会課題の解決に取り組むことを目的として、AGP株式を非公開化するための一連の取引（以下「本非公開化取引」といいます。）を打診し、協議を開始しました。

他方で、当社は、AGPとの間でも本非公開化取引の協議開始を繰り返し求めましたが、具体的な協議に応じて頂くことはできませんでした。特に、当社としては、AGPが2024年8月29日付で開示した「特別委員会の設置に関するお知らせ」にて示されている「AGPの主要株主と少数株主の間に構造的な利益相反の可能性があること」を課題として認識し、その点を尊重しつつ、AGPの企業価値向上について建設的な対話を開始頂けるようご提案を申し上げておりましたが、具体的な前進がないまま一定期間が経過いたしました。

そのため、当社は、AGPの株主として、自らイニシアチブをとってAGP株式の非公開化を行うことについても検討を進め、日本空港ビルデング及びANAHDに対し、株式併合により早期に本非公開化取引を実施する計画を示し、慎重に協議を行ってまいりました。

その結果、今般、本株主3社間において、下記の本非公開化取引の意義に照らし、本非公開化取引によりAGPを非公開化することが少数株主を含めた全てのステークホルダーにとって最善の選択肢であるとともに、その方法としては、AGPとの間で建設的な対話が困難である現状をできる

だけ早期に解消し、一刻も早くAGPの企業価値向上に向けた施策に取り組むべく、AGPの株主総会で株式の併合による非公開化に関する議案を提案することが合理的であるとの方針につき合意が成立しました。

当社が考える本非公開化取引の意義は、具体的には以下のとおりです。

まず、我が国では、2050年に脱炭素社会を実現するべく、交通・物流（運輸部門）においては、2030年度に二酸化炭素排出量を対2013年度比35%削減することを目標としており、また、航空産業においては、国際民間航空機関（ICAO）の中期目標として、2030年にSAF（Sustainable Aviation Fuelの略で、持続可能な航空燃料を意味します。）の10%導入、2035年までにCORSIA（国際航空のためのカーボン・オフセット及び削減スキーム）も活用し、①燃料効率を毎年2%改善するとともに、②2020年以降二酸化炭素の総排出量を増加させない取組みを進めることが求められております。航空輸送の分野は、空港という広大な用地と大型施設により支えられた産業構造上、幅広い関連産業との連携により脱炭素化を進めていく必要性が高く、また、そのことが関連産業の活性化や、新たな事業創出にもつながりうると当社は考えております。そのため、空港施設管理会社、当社を含む航空会社、AGPを含む空港内の関連産業においては、様々な分野における脱炭素化の可能性を、相互に密接に連携して多角的に検討することが、空港領域・航空業界における喫緊かつ重要な課題となっております。また、当社やAGPを始めとする空港内の関連産業が、高いレベルで脱炭素化が実現された航空サービスを提供し、顧客の皆様がこのサービスをご利用いただくことが、顧客の皆様と当社の双方にとって大きな社会的価値を生み出すと考えております。このように、脱炭素化への取組みを進めていくことは、AGPや当社が持続的に成長し、中長期的に企業価値を向上させていくとともに、企業としての社会的責任を果たし、社会的価値を生み出していく上で必要であると当社は考えております。

この点、AGPは、空港領域・航空業界の脱炭素化に向け、「AGP グループ中期経営計画（2022-2025年度）」（以下「本中期経営計画」といいます。）にて「2025年度末までに2019年実績の33.5万トンを超えるCO₂ 排出量削減」との方針を打ち出しており、空港の脱炭素化推進に向けた取組みとして、地上電源装置（GPU）利用の促進と更なる展開、GPUのグリーンエネルギー化及び航空機地上支援機材（GSE）のEV化に伴う基盤整備を掲げています。他方で、AGPは、本中期経営計画においては既存主要事業等への投資を打ち出しているものの、同社が空港領域・航空業界の脱炭素化において果たすべき重要な役割に鑑みると、当社としては、AGPの具体的な投資の実行や成果は十分なものではなく、具体的には、航空機用動力設備等の計画的な更新投資も現状十分な水準ではないものと認識しており、AGPの事業運営にも影響を及ぼしうる状況であると考えております。

さらに、AGPは、本中期経営計画において、空港脱炭素化の取組みに加えて、空港外への事業領域拡大についても方針として掲げ、空港外売上比率3割以上を目指すとしているところ、新規事業については本中期経営計画に沿った事業収支を達成することができずに事業撤退を行う等、必ずしも順調な進捗とはいえない状況にあると認識しております。航空需要の回復が本中期経営計画の想定を上回り、動力供給事業、エンジニアリング事業等空港内事業の更なる伸長が期待できる一方で、AGPにおいて人材の確保が困難な環境にある中で、当社としては、AGPの主たる事業である空港内事業へ経営資源を集中させることにより、企業価値の向上については空港領域・航空業界を取り巻く環境社会への貢献を果たすことが可能であると考えております。

また、AGPにおいては、2022年度から2024年度にかけて、売上高は年々上昇している一方、社員数は減少の一途をたどっている状況にあると認識しております。今後、航空需要が拡大し、空港領域・航空業界における人材不足に対処すべく、業界全体で連携した人材確保が喫緊の課題となる中で、AGP従業員の皆様の物心両面の幸福のための還元が非常に重要であると当社は考えております。

日本航空は、日本空港ビルデング及びANAHDとも協議の上、本非公開化取引によりAGPにおいて以下のような企業価値向上効果が見込めるものと考えております。

(i) 航空業界全体で脱炭素を含む価値向上策を実現することによる利益

AGPの主たる収益源は日本航空及びANAHDの子会社である全日本空輸株式会社（以下「ANA」という。）その他の航空会社からの委託業務であり、航空業界全体の価値向上によりAGPの企業価値向上も実現される関係にあります。

航空運輸における脱炭素化を含む環境対策は、航空業界全体で一丸となって対応すべき喫緊の課題であります。仮にも対応が遅れた場合には、本邦航空事業及び空港全体の国際競争力の低下を招くとともに、AGPを含む航空関連事業全体の収益性にも悪影響を及ぼし、ひいてはAGPの企業価値を毀損することにもなりかねません。

また、本邦航空業界は、インバウンドツーリズムの隆盛等に伴い活況を呈し、空港の利活用も拡大する状況にあります。しかし、本邦においては人員不足や人件費増加等も深刻であり、航空会社や空港運営会社のみならず、AGPを含む航空・空港関連事業者が一丸となって協業・連携し、業務の効率化等に取り組む必要があります。航空会社、空港施設管理会社と連携し、お互いに協力することで、デジタル・イノベーションを通じた環境に配慮した事業推進等、より時代の流れに沿った、かつ、迅速な経営戦略の実践が可能となるような取組みを進めてまいりたいと考えております。

さらに、AGPの日々のオペレーションにおける不安全事故をゼロに近づけるべく、航空関連事業に携わる企業として最重要事項である「安全」にかかる考えや方針、文化の醸成について、AGPとの連携を密にすることを通し、「安全」を大前提とする基本品質の維持、向上にむけた支援を図り、空港関連事業を営むAGPの企業価値を高めてまいりたいと考えております。具体的には、航空会社との合同の安全教育、訓練実施を検討してまいります。

以上のように、本非公開化取引により、本株主3社とAGPの少数株主との間の潜在的な利益相反の懸念等が解消され、航空・空港関連事業者が一体となって連携を深めることができれば、空港領域・航空業界全体の価値向上につながり、AGPの企業価値向上を図ることができると考えております。

(ii) 非公開化による中長期的な視点での戦略投資の実現

AGPが担う空港関連事業の公益性・公共性にも鑑みれば、AGPは中長期的に持続可能な発展を遂げる必要があります。

AGPにおいて中長期的な戦略に基づき大規模な投資を実行する場合、短期的にAGPの財務状況や業績の悪化をもたらすリスクがあり、また、資本市場から十分な評価が得られずに短期的にはAGPの株価が下落する可能性があります。また、AGPの事業の特性上、空港設備の基本的な品質・性能を維持するための設備投資も必要不可欠であるところ、そのような投資は、短期的に目に見える業績向上につながりにくく、やはり資本市場からの評価を得にくいという問題があります。

これに比して、本非公開化取引の実施によりAGPを非公開化する場合には、一時的な費用の先行支出や短期的な業績悪化が株価に与え得る影響、短期的な業績向上に向けた資本市場の期待にとらわれず、AGPの中長期的な成長を推進するための戦略投資や設備投資を躊躇なく実行することができると考えております。

例えば、上記のとおり、AGPは本中期経営計画にてGPUのグリーンエネルギー化を掲げておりますが、GPU電源の一部は日本空港ビルデングが運営する旅客ターミナルビルからも供給されており、同社で検討を進めている水素利活用による旅客ターミナルビルへの電力・熱供給とも連携し、空港全体のエネルギー利用の最適化を進めながら脱炭素化に取り組み、持続可能な社会の実現に貢献することでAGPの企業価値向上を図ることができると考

えております。

また、本非公開化取引を通じてAGPの非公開化を実現することで、AGPにおいては配当政策の見直しも可能となり、戦略投資や設備投資の原資をより柔軟に確保できるようになります。さらに、AGPは、非公開化することで、上場を前提とした各種手数料、開示書類の作成費用、株式事務代行機関への委託費用等の諸費用の大幅な縮減が可能となり、これらの費用の一定部分をAGPのコアビジネスへの投資に振り向けることが可能となると想定しています。具体的には、GPUのさらなる活用推進（活用規模の拡大のみならず、航空機駐機時以外への活用）、エアラインのEV化に連動したEV電力供給事業の展開（充電施設の新設）、航空機用動力設備の既存ハンドリング空港以外への展開、航空機用動力設備等の計画的な更新投資の実施、空港ターミナルを含めた空港全体の電力マネジメントの新規構築等、コアビジネスの拡張にむけての投資が可能になると想定しております。

以上のように、本非公開化取引により、AGPにおいては、より柔軟に、中長期的な視点での戦略投資や設備投資を行うことができるようになるものと考えております。

(iii) 人材の確保や活性化

AGPの2024年度3月期有価証券報告書において、人材戦略について「当社においては労働人口減少の課題に対してコロナ前より重く捉えており、外国人や女性技術者の採用、定年退職者の再雇用を進めてまいりましたが、BtoB事業が主体であり知名度が低く、働く環境も不規則なシフト勤務などの課題もあるため、人材確保は厳しい状況が続いています」と記載されているとおり、当社は、AGPにおいて、今後も航空需要の拡大が想定される中、人材不足がさらに深刻化しているものと考えております。また、当該有価証券報告書にて、AGPはこの課題に対して、①人材確保、②人材の有効活用、③人材配置、能力開発・育成、④人材の活性化・適正な人件費水準の維持、⑤労働環境の整備を施策として実行されてきていると記載がございますが、2022年度から2024年度にかけて、売上高は年々上昇している一方、社員数は減少の一途をたどっている状況にあると認識しております。当社は、今後、航空需要が拡大することに伴う空港領域・航空業界における人材不足に対処すべく、業界全体で連携した人材確保が喫緊の課題となる中で、AGP従業員の皆様の物心両面の幸福のための還元が非常に重要であると考えております。

当社といたしましては、本非公開化取引を通じてAGPの非公開化が実現された際には、非公開化後もご活躍いただけるような環境を提供すべく、当社の福利厚生制度などの継続利用により、ご支援をさせて頂く予定です。さらには、日本航空及びANAの知名度、ブランドを活かすことでAGPの採用活動等を強化することが可能であり、人材の確保と更なる充実につながるものと考えています。

また、当社は、AGPにとって人材こそが最大の資本であると考えており、本非公開化取引を通じてAGPの非公開化を実現することで、AGP従業員の皆様に還元ができるよう、AGP従業員の皆様の成果・職責に応じた最適な報酬体系をはじめとする人事制度の再設計や最適な人材投資を行うことを検討しております。なお、現在AGPにおいて導入されている、従業員向け株式給付信託（J-ESOP）につきましては、今後当該信託に関する規約等を踏まえて適切な対応を検討する予定ですが、本株式併合によってAGPの従業員の皆様が不利益を被ることがないように取り扱う予定です。

以上のように、本非公開化取引により、AGP従業員の皆様への還元が可能になることで、AGPにおいては、人材の確保や活性化にもつながると考えております。

また、本株式併合により保有株式が1株に満たない端数となるAGP株主の皆様に対して端数処理の手続において交付される金銭の額（本株式併合の効力発生前のAGP株式1株当たりの額を、以下「本端数処理交付見込額」といいます。）に関し、AGP株主の皆様には十分配慮し、公正な価格とするため、日本航空は、本株主3社及びAGPのいずれからも独立したフィナンシャル・アド

バイザーである大和証券株式会社（以下「大和証券」といいます。）に対し、AGPの株式価値の算定を依頼しました。

その上で、日本航空は、大和証券によるAGPの株式価値の算定結果を踏まえて、日本空港ビルデング及びANAHDとの間で協議・検討を行い、AGPの本源的価値及び市場株価の動向等に鑑み以下の諸点を考慮した上、2025年4月23日、AGPの少数株主の皆様の利益が最大限確保された価格として、本端数処理交付見込額を1,550円とすることが妥当であるとの結論に至りました。

- (a) 当該価格が、下記「3. 本株式併合に係る端数処理により株主に交付することが見込まれる金銭の額の根拠等」の「(2) 算定に関する事項」の「② 算定の概要」に記載の株式価値算定書における大和証券によるAGP株式の価値算定結果のうち、市場株価法による算定結果を上回っており、また、ディスカунテッド・キャッシュ・フロー法（以下「DCF法」といいます。）による算定結果のレンジの範囲内であり、中央値に近い数値であること
- (b) 当該価格が、当該価格について本株主3社の間で合意した2025年4月23日の前営業日である2025年4月22日（以下「本基準日」といいます。）の東京証券取引所におけるAGP株式の終値1,094円に対して41.68%（小数点以下第三位を四捨五入。以下、プレミアム率の計算において同じです。）、本基準日までの過去1ヶ月間の終値単純平均値（円未満を四捨五入。以下、終値単純平均値の計算において同じです。）1,115円に対して39.01%、同過去3ヶ月間の終値単純平均値1,178円に対して31.58%、同過去6ヶ月間の終値単純平均値1,083円に対して43.12%のプレミアムをそれぞれ加えた価格となっており、過去におけるAGP平均株価に対しても相応にプレミアム水準が付与されているものと認められ、また、類似事例におけるプレミアム水準（下記「3. 本株式併合に係る端数処理により株主に交付することが見込まれる金銭の額の根拠等」の「(1) 端数処理により株主に交付することが見込まれる金銭の額の根拠及び理由」の「② 端数処理により株主に交付されることが見込まれる金銭の額及び当該額の相当性に関する事項」において定義します。）との比較においても合理的なプレミアム水準であると認められ、AGP株式の上場来高値（1,509円、2018年3月15日のザラ場）を上回る水準であることから相応のプレミアムが付された価格であると評価できること

なお、本端数処理交付見込額は、本株主提案公表日の前営業日である2025年4月24日の東京証券取引所におけるAGP株式の終値1,113円に対して39.26%、同日までの過去1ヶ月間の終値単純平均値1,110円に対して39.64%、同過去3ヶ月間の終値単純平均値1,176円に対して31.80%、同過去6ヶ月間終値単純平均値1,086円に対して42.73%のプレミアムをそれぞれ加えた価格となっております。

また、本株主3社は、本株式併合はAGPの企業価値の向上及び株主共同の利益に資するものであるところ、現在のAGP取締役会による株主との対話や協議の状況に鑑みると、本定時株主総会において本株式併合に係る議案が可決されても、本株式併合の実施についてAGP取締役会から適切に協力を得ることができるかが不透明であり、本株式併合及びその後のAGPの事業運営等を迅速かつ円滑に進めるためには、AGP取締役会の構成についても一定の変更を要するとの認識を共有するに至りました。

以上の経緯で、日本航空は、日本空港ビルデング及びANAHDから本株式併合の実施について賛同を得て、本株式併合に係る議案の提案を含む本株主提案を行うことといたしました。

② AGPの非公開化後の経営方針

当社は、AGPが本邦航空・空港運営という社会インフラを支える公的な機能を有しており、日本航空やANA以外の航空会社などに対しても業務を提供していることを十分に理解しており、この点に適切に配慮してAGPを経営していくことが必要であると考えております。そのため、本非公開化取引完了後における本株主3社のAGP株式の最終的な所有割合については、本日現在では

決定されておりましたが、いずれにせよ、AGPの非公開化後も、日本航空、日本空港ビルデング及びANAHDのいずれも単独でAGPの支配株主になることは予定しておりません。

もともと、航空会社である日本航空及びANA並びに空港管理機能を担う日本空港ビルデングにとって、航空機への動力供給事業を始めとするAGPの事業は必要不可欠であり、空港領域・航空業界の脱炭素化の推進、本邦航空・空港の安定的な運営及び成長ひいてはAGPの企業価値向上のためには、各社が有する機能を十分に発揮できるよう、本株主3社及びAGPが一体となって連携を深める必要があると考えております。

そのため、本株式併合によるAGP株式の非公開化の完了後、本株主3社は、AGPの役員体制及び経営体制につきまして、AGP従業員の皆様の物心両面の幸福、また、AGPの更なる企業価値向上と空港領域・航空業界の脱炭素化の推進のため、AGPとも真摯に協議を行い、最適な体制を構築して参りたいと考えております。AGPの非公開化後の役員体制及び経営体制については、本株主3社において、本株式併合後のAGPの運営等に関して株主間契約を締結し、(i)機関設計及び役員指名権(注)、(ii)オブザーバー、(iii)報告事項、(iv)資金調達、(v)事前協議事項、(vi)事前承諾事項、(vii)デッドロック、(viii)AGP株式の取扱い、(ix)AGPとの取引などについて規定しています。

また、本株主3社は、AGPの更なる企業価値向上ひいては空港領域・航空業界の脱炭素化の推進のためには、主たる事業である空港内事業への会社資源の集中及び従業員の皆様への還元の強化が重要であると考えており、これらの施策に取り組むことで、AGPの持続的な成長を支援する予定です。

なお、当社は、AGPの従業員の皆様には常日頃より大変感謝しており、AGP株式の非公開化に際し、AGPの従業員の処遇の不利益変更を行うことは考えておりません。当社といたしましては、AGP従業員の皆様には、非公開化後もご活躍いただけるような環境を提供するべく、当社の福利厚生制度などの継続利用により、ご支援をさせていただきます。さらには、日本航空及びANAの知名度、ブランドを活かすことでAGPの採用活動等を強化することが可能であり、人材の確保と更なる充実につながるものと考えております。

また、当社は、AGP従業員の皆様に還元ができるよう、AGP従業員の皆様の成果・職責に応じた最適な報酬体系をはじめとする人事制度の再設計や最適な人材投資を行うことを検討しております。

(注) 取締役及び監査役の員数は(i)AGPの第60回定時株主総会の終結から1年以内に終了する事業年度のうち最終のものに関する定時株主総会(以下「次期定時株主総会」という。)までの間はそれぞれ10名以内及び4名以内、(ii)次期定時株主総会の終結以降はそれぞれ6名以内及び4名以内とし、このうち、日本航空は取締役3名(うち1名はAGPの役職員の中から指名する。)及び監査役1名を、日本空港ビルデングは取締役2名及び監査役1名を、並びに、ANAHDは取締役1名及び監査役1名をそれぞれ指名することができる旨合意しています。

2. 本株式併合の要旨

(1) 本株式併合の日程

① 本株主提案提出日	2025年4月25日(金曜日)
② 本定時株主総会開催日	2025年6月26日(木曜日)(予定)
③ AGP株式の最終売買日	2025年9月26日(金曜日)(予定)
④ AGP株式の上場廃止日	2025年9月29日(月曜日)(予定)
⑤ 株式併合の効力発生日	2025年10月1日(水曜日)(予定)

(2) 本株式併合の内容

- ① 併合する株式の種類
普通株式

② 併合比率

A G P 株式1,235,700株を1株に併合いたします。

③ 減少する発行済株式総数

13,909,990株

④ 効力発生前における発行済株式総数

13,910,000株

⑤ 効力発生後における発行済株式総数

10株

⑥ 効力発生日における発行可能株式総数

40株

⑦ 1株未満の端数が生じる場合の処理の方法並びに当該処理により株主に交付されることが見込まれる金銭の額

上記「1. 株式併合の目的及び理由」の「(1) 株式併合の概要」に記載のとおり、本株式併合により、本株主3社以外のA G P株主の皆様が所有するA G P株式の数は、1株に満たない端数となる予定です。なお、仮に本株主3社以外の株主様が1株以上のA G P株式を保有されることになった場合は、本株主3社としては、当該株主様との間で当該株式の買取りに向けた協議を行うか、又は、再度の株式併合を行うことにより、A G P株主を本株主3社のみとすることを考えております。

本株式併合の結果生じる1株未満の端数については、A G P株式が2025年9月29日をもって上場廃止となる予定であり、市場価格のない株式となることから、競売によって買受人が現れる可能性は低いと考えられることに鑑み、会社法第235条第2項の準用する同法第234条第2項及び第4項の規定に基づき、裁判所の許可を得て、A G Pが自己株式取得により買い取ることを予定しており、その買取りに係る代金を端数が生じたA G P株主の皆様へ交付する予定です。この場合の買取価格は、上記裁判所の許可が予定どおり得られた場合は、基準株式数に本端数処理交付見込額である1,550円を乗じた金額に相当する金銭を交付できるような価格に設定する予定です。

3. 本株式併合に係る端数処理により株主に交付することが見込まれる金銭の額の根拠等

(1) 端数処理により株主に交付することが見込まれる金銭の額の根拠及び理由

① 端数処理の方法に関する事項

(a) 会社法第235条第1項又は同条第2項において準用する同法第234条第2項のいずれの規定による処理を予定しているかの別及びその理由

上記「2. 株式併合の要旨」の「(2) 株式併合の内容」の「⑦ 1株未満の端数が生じる場合の処理の方法並びに当該処理により株主に交付されることが見込まれる金銭の額」をご参照ください。

(b) 売却に係る株式を買い取る者となると見込まれる者の氏名又は名称

A G P (株式会社エージーピー)

(c) 売却に係る株式を買い取る者となると見込まれる者が売却に係る代金の支払のための資金を確保する方法及び当該方法の相当性

本株式併合の結果生じる1株に満たない端数の合計数に相当するAGP株式については、AGPにおいて、自己株式取得を行うことを予定しております。

取得に要する資金につきましては、AGPにおいて、本株式併合の効力発生後に、日本航空からの貸付、出資その他の方法により賄うことを予定しており、日本航空において、本株式併合の結果生じる1株未満の端数の合計数に相当するAGP株式の買取代金の支払のための資金に相当する額の現預金を有していることから、当該資金の確保に問題はないものと考えております。

なお、本日時点においては、上記自己株式取得に際し、AGPにおける分配可能額に不足はないものと見込んでおりますが、仮に、AGPの分配可能額に不足が生じる場合には、AGPにおける減資及び増資等により対応することを想定しております。

その他、AGP及び日本航空において、本株式併合の結果生じる1株未満の端数の合計数に相当するAGP株式の買取代金の支払に支障を及ぼす事象は発生しておらず、今後発生する可能性も認識しておりません。したがって、本株式併合の結果生じる1株に満たない端数の合計数に相当するAGP株式の買取に係る代金の支払のための資金を確保する方法は相当であると判断しております。

(d) 売却する時期及び売却により得られた代金を株主に交付する時期の見込み

日本航空は、本株式併合の効力発生後、2025年10月下旬を目処に、AGPをして、会社法第235条第2項の準用する同法第234条第2項の規定に基づき、裁判所に対して、本株式併合の結果生じる1株に満たない端数の合計数に相当するAGP株式をAGPが買い取ることにについて許可を求める申立てを行わせることを予定しております。当該許可を得られる時期は裁判所の状況等によって変動し得ますが、日本航空は、当該裁判所の許可を得て、AGPをして、当該買取に係る代金をAGP株主の皆様へ交付するために必要な準備を行わせた上で、2026年1月下旬を目処に、当該代金をAGP株主の皆様へ交付させることを見込んでおります。

日本航空は、本株式併合の効力発生日からAGP株式の買取に係る一連の手續に要する期間を考慮し、上記のとおり、それぞれの時期に、AGPにおいて、本株式併合の結果生じる1株に満たない端数の合計数に相当するAGP株式の買取を行い、また、当該買取に係る代金のAGP株主の皆様への交付が行われるものと判断しております。なお、下記「Ⅳ. 取締役選任の提案について」に記載のとおり、本株式併合に係る議案が本定時株主総会で承認された場合において、本株式併合を迅速かつ円滑に進めるため、本株主提案においては、取締役3名の選任を提案しております。

② 端数処理により株主に交付されることが見込まれる金銭の額及び当該額の相当性に関する事項

端数処理によりAGP株主の皆様へ交付されることが見込まれる金銭の額は、上記「2. 株式併合の要旨」の「(2) 株式併合の内容」の「⑦ 1株未満の端数が生じる場合の処理の方法並びに当該処理により株主に交付されることが見込まれる金銭の額」に記載のとおり、基準株式数に本端数処理交付見込額である1,550円を乗じた金額とする予定です。

日本航空は、(a) 下記「(2) 算定に関する事項」の「② 算定の概要」に記載されている大和証券によるAGP株式の株式価値の算定結果のうち、市場株価法に基づく算定の結果のレンジの上限値を上回るものであり、かつ、DCF法による算定結果のレンジの範囲内であり、中央値に近い数値であること、(b) 本基準日である2025年4月22日のスタンダード市場におけるAGP株式の終値1,094円に対して41.68%、本基準日までの過去1ヶ月間の終値単純平均値1,115円に対して39.01%、同過去3ヶ月間の終値単純平均値1,178円に対して31.58%、同過去6ヶ月間の終値単純平均値1,083円に対して43.12%のプレミアムが加算されており、類似事例におけるプレミアム水準（注）との比較においても、本基準日までの過去1ヶ月間の終値単純平均値及び過去3ヶ月間の終値単純平均値については類似事例のプレミアム水準の平均値を下回るものの、本基準日の終値及び同日までの過去6ヶ月間の終値単純平均値については、類似事例のプレミアム水準の平均値を上回る水準にあること等に鑑みれば、合理的なプレミアム水準であると認められ、また、

AGP株式の上場来高値（1,509円、2018年3月15日のザラ場）を上回る水準であることから相応のプレミアムが付された価格であると評価できること、（c）下記「3.本株式併合に係る端数処理により株主に交付することが見込まれる金銭の額の根拠等」の「（4）本株式併合に関してAGP株主の皆様の利益に配慮すべく実施した事項」に記載のAGP株主の皆様の利益に配慮するための措置が採られていること等、少数株主の利益への配慮がなされていると認められること等を踏まえ、日本航空を含む本株主3社は、本端数処理交付見込額（1,550円）及び本株式併合に係るその他の諸条件はAGP株主の皆様にとって妥当であり、本株式併合は、AGP株主の皆様に対して、合理的な株式の換価の機会を提供するものであると判断いたしました。

（注）経済産業省が「公正なM&Aの在り方に関する指針」を公表した2019年6月28日以降に公表された、対象会社の議決権を50%以上保有する株主による非公開化を目的とした公開買付けの成立事例合計（非公開化後に残る対象会社株主が複数おり、当該複数株主の公開買付けにおける議決権保有割合の合計が50%以上となるものを含む。）90件における、公表日前営業日の終値、並びに過去1ヶ月間、3ヶ月間及び6ヶ月間の終値単純平均値それぞれに対するプレミアムの平均値は、順に41.15%、42.94%、43.44%、42.67%となっています。

なお、本株式併合の公表日の前営業日である2025年4月24日の東京証券取引所におけるAGP株式の終値1,113円に対して39.26%、同日までの過去1ヶ月間の終値単純平均値1,110円に対して39.64%、同過去3ヶ月間の終値単純平均値1,176円に対して31.80%、同過去6ヶ月間の終値単純平均値1,086円に対して42.73%のプレミアムをそれぞれ加えた価格となっております。

③ AGPにおいて最終事業年度の末日後に生じた重要な財産の処分、重大な債務の負担その他の会社財産の状況に重要な影響を与える事象

日本航空は、本日現在、AGPグループ各社の事業、資産、負債、財政状態、経営成績、キャッシュフローの状況又は将来の収益計画若しくはその見込みに重大な悪影響を与える事由が生じていることを認識しておりません。

なお、AGPにおいて最終事業年度の末日後に生じた重要な財産の処分、重大な債務の負担その他の会社財産の状況に重要な影響を与える事象に関しては、本定時株主総会の招集に際してAGPから株主の皆様へ提供される予定のAGPの第60回（2024年度）の計算書類及び連結計算書類もご参照ください。

（2）算定に関する事項

① 算定機関の名称並びに日本航空を含む本株主3社及びAGPとの関係

日本航空は、本端数処理交付見込額を決定するに際して、本端数処理交付見込額の公正性を担保するため、日本航空を含む本株主3社及びAGPから独立した第三者算定機関として、日本航空のフィナンシャル・アドバイザーである大和証券に対して、AGPの株式価値の算定を依頼し、2025年4月23日付で株式価値算定書を取得いたしました。なお、大和証券は、日本航空を含む本株主3社及びAGPの関連当事者には該当せず、本株式併合に関して、重要な利害関係を有しておりません。

また、日本航空は、下記「② 算定の概要」に記載の諸要素を総合的に考慮しAGP株式の1株当たり株式価値を判断・決定しているため、大和証券からAGP株式の1株当たり株式価値の公正性に関する意見書（フェアネス・オピニオン）を取得しておりません。

② 算定の概要

大和証券は、本株式併合における算定手法を検討した結果、AGPが継続企業であるとの前提の下、AGP株式の株式価値について多面的に評価することが適切であるとの考えに基づき、AGP株式が東京証券取引所スタンダード市場に上場しており、市場株価が存在することから市場株価法を、AGPの将来の事業活動の状況を算定に反映するためDCF法を用いて、AGP株式

の1株あたりの株式価値算定を行っております。大和証券が上記の手法に基づいて算定した当社株式1株あたりの株式価値の範囲は以下のとおりです。

市場株価法： 1,083円から1,178円

DCF法： 1,288円から2,280円

市場株価法では、算定基準日を2025年4月22日として、東京証券取引所スタンダード市場におけるAGP株式の基準日終値1,094円、直近1ヶ月の終値単純平均値1,115円、直近3ヶ月の終値単純平均値1,178円及び直近6ヶ月の終値単純平均値1,083円を基に、AGP株式の1株あたりの株式価値の範囲を1,083円から1,178円と算定しております。

DCF法では、日本航空を含む本株主3社がAGPの事業に関して有する知見をもとに、AGPが属する業界に精通するビジネスアドバイザーの助言も踏まえつつ、AGPの直近までの業績の動向、一般に公開された情報等の諸要素を考慮して見積もった、2025年3月期から2033年3月期までのAGPの事業計画案に基づき、AGPが将来生み出すと見込まれるフリー・キャッシュ・フローを一定のレンジにおける割引率で現在価値に割り引いてAGPの企業価値や株式価値を分析評価し、AGP株式1株当たりの株式価値の範囲を1,288円から2,280円と算定しております。なお、DCF法の前提としたAGPの事業計画案について、大幅な増減益を見込んでいる事業年度は含まれておりませんが、大幅なフリー・キャッシュ・フローの増減を見込んでいる事業年度が含まれております。具体的には、2027年3月期～2029年3月期の各期及び2033年3月期において、動力供給事業における設備投資の増減が主因となり、対前年度比較においてフリー・キャッシュ・フローの大幅な増減を見込んでおります。また、当該事業計画案は、本非公開化取引の実行を前提としたものではなく、本非公開化取引の実行により実現することが期待されるシナジーについては、現時点において具体的に見積もることが困難であるため、当該事業計画案には加味されていません。

③ 当該算定を踏まえて本端数処理交付見込額を決定するに至った理由

上記「（１）端数処理により株主に交付することが見込まれる金銭の額の根拠及び理由」の「② 端数処理により株主に交付されることが見込まれる金銭の額及び当該額の相当性に関する事項」をご参照ください。

（３）上場廃止となる見込み

① 上場廃止

上記「１．株式併合の目的及び理由」の「（１）株式併合の概要」に記載のとおり、本株主提案（そのうち本株式併合に係る議案）が本定時株主総会において承認可決された場合には、AGP株式は、東京証券取引所の上場廃止基準に従い、所定の手続を経て上場廃止となる予定です。

日程といたしましては、2025年6月26日から2025年9月28日まで整理銘柄に指定された後、2025年9月29月をもって上場廃止となる予定です。上場廃止後は、当社株式を東京証券取引所スタンダード市場において取引することはできません。

なお、本株主提案のうち本株式併合に係る議案が否決された場合の方針については現在未定ですが、否決された際の状況等に応じて、当該方針を決定する予定です。

② 上場廃止を目的とする理由

上記「１．株式併合の目的及び理由」の「（２）本株式併合を実施するに至った背景、目的及び意思決定の過程、並びに本株式併合後の経営方針」の「① 本株式併合を実施するに至った背景、目的及び意思決定の過程」に記載のとおり、本株式併合によりAGP株式を非公開化することが、AGPグループの企業価値の向上に資すると判断し、また、AGP株主の皆様に対して、合理的

な株式の換価の機会を提供するものであると判断したためであります。

(4) 本株式併合に関してAGP株主の皆様の利益に配慮すべく実施した事項

① 独立した第三者算定機関からの株式価値算定書の取得

日本航空は、本株式併合における本端数処理交付見込額の評価を行うに当たり、AGP株主の皆様の利益に十分配慮し、その公正性を担保すべく、日本航空を含む本株主3社及びAGPから独立した第三者算定機関である大和証券にAGPの株式価値の算定を依頼し、2025年4月23日付で、大和証券より、当該算定結果に関する株式価値算定書を取得いたしました。なお、大和証券は、日本航空を含む本株主3社及びAGPの関連当事者には該当せず、本非公開化取引に関して、記載すべき重要な利害関係を有しておりません。

本株式価値算定書の概要は、上記「(2) 算定に関する事項」の「② 算定の概要」をご参照ください。

② 適切な情報開示を行い、十分な検討期間を確保した上で本定時株主総会に付議されること

日本航空は、本株主提案を構成する本株式併合に係る議案を本定時株主総会において提案するにあたり、AGPの協力を得ることができない中においても、一般的な上場会社の非公開化事案に関してなされる情報開示と同等の情報開示を行うよう努めるとともに、本プレスリリースにより、当該情報が株主総会参考書類の提供に先立ち、AGP株主の皆様に提供されるよう努めております。

また、本プレスリリース公表後、本定時株主総会までの間には、62日が存しており、株主の皆様がご判断いただくにあたり十分な時間が確保されていると当社は考えております。

本株式併合は、そのような経緯を経て、最終的には株主総会参考書類において適切な情報開示がなされた上で、本定時株主総会に付議される予定です。

このような株主総会における株主意思の確認の手法は、その構造上、強圧性が働きにくいというメリットもあると当社は考えております。

③ AGPの少数株主は、会社法上、株式買取請求権の行使を通じて、本株式併合に係る対価の公正さを争う機会が確保されていること

本株主3社以外のAGP株主の皆様の保有するAGP株式は、本株式併合の効力発生をもって1株未満の端数となりますが、株式併合による端数となる株式の株主は、会社法上、所定の要件を満たした場合には、AGPに対し、自己の有する株式を公正な価格で買い取することを請求することができ、当該買取価格の決定についてAGPとの間で協議が調わないときには、裁判所に対し、当該買取価格の決定の申立てをすることができます。

4. 本株式併合後の株主の概要

(1) 日本航空

① 名 称	日本航空株式会社
② 所 在 地	東京都品川区東品川二丁目4番11号
③ 代表者の役職・氏名	代表取締役社長執行役員 鳥取 三津子
④ 事 業 内 容	定期航空運送事業、不定期航空運送事業、航空機使用事業、及び、これらに付帯又は関連する事業
⑤ 資 本 金	273,200百万円(2024年12月31日現在)
⑥ 設 立 年 月 日	1953(昭和28)年10月1日

⑦ 大株主及び持株比率 (2024年9月30日)	日本マスタートラスト信託銀行株式会社 (信託口)	17.73%
	株式会社日本カストディ銀行(信託口)	6.21%
	京セラ株式会社	1.74%
	株式会社大和証券グループ本社	1.14%
	STATE STREET BANK AND TRUST COMPANY 505001 (常 任代理人 株式会社みずほ銀行 決済営業部)	1.11%
	STATE STREET BANK WEST CLIENT - TREATY 505234 (常任代理人 株式会社みずほ銀行 決済営業部)	0.81%
	MAN INTERNATIONAL ICVC - MAN GLG JAPAN COREALPHA FUND (常任代理人 株式会社みずほ銀行 決済営業部)	0.72%
	NORTHERN TRUST GLOBAL SERVICES SE, LUXEMBOURG RE ARCUS JAPAN FUND (常任代理人 香港上海銀行東 京支店)	0.72%
	THE BANK OF NEW YORK, TREATY JASDEC ACCOUNT (常任代理人 株式会社三菱UFJ銀行)	0.62%
	HSBC HONG KONG-TREASURY SERVICES A/C ASIAN EQUITIES DERIVATIVES (常任代理人 香港上海銀行 東京支店)	0.61%
⑧ AGPとの関係		
資 本 関 係	日本航空は、AGP株式を 4,115,400 株 (所有割合 : 30.47%) 所有しております。	
人 的 関 係	日本航空は、日本航空の社員をAGPの取締役として1名、及び監査役として1名、それぞれ派遣しております。	
取 引 関 係	AGPは、日本航空に対して航空機用動力供給及び施設・設備の保守管理業務に係る役務を提供しております。	
関 連 当 事 者 へ の 該 当 状 況	日本航空は、AGPを持分法適用関連会社としており、AGPからみて、その他の関係会社であるため、AGPの関連当事者に該当します。	

(2) 日本空港ビルデング

① 名 称	日本空港ビルデング株式会社
② 所 在 地	東京都大田区羽田空港三丁目3番2号 第1旅客ターミナルビル
③ 代表者の役職・氏名	代表取締役社長執行役員兼COO 横田 信秋
④ 事 業 内 容	羽田空港国内線旅客ターミナルビル等の建設・管理運営、物品販売 業務、その他のサービス業務
⑤ 資 本 金	38,126 百万円 (2024年9月30日現在)
⑥ 設 立 年 月 日	1953年7月20日

⑦ 大株主及び持株比率 (2024年9月30日)	日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)	9.84%
	日本航空株式会社	4.72%
	ANAホールディングス株式会社	4.72%
	株式会社日本カストディ銀行(三井住友信託銀行再 信託分・京浜急行電鉄株式会社退職給付信託口)	3.74%
	株式会社みずほ銀行	3.54%
	三菱地所株式会社	3.34%
	株式会社三菱UFJ銀行	3.29%
	大成建設株式会社	2.93%
	株式会社日本カストディ銀行(信託口)	2.75%
	みずほ信託銀行株式会社 退職給付信託 日本通運口	2.51%
	再信託受託者 株式会社日本カストディ銀行	
⑧ AGPとの関係		
資本関係	日本空港ビルデングは、AGP株式を3,309,300株(所有割合:24.50%)所有しております。	
人的関係	日本空港ビルデングは、日本空港ビルデングの社員をAGPの取締役として1名、及び監査役として1名、それぞれ派遣しております。	
取引関係	日本空港ビルデングとAGPは、電力供給を中心に取引関係があります。	
関連当事者への 該当状況	日本空港ビルデングは、AGPを持分法適用関連会社としており、AGPからみて、その他の関係会社であるため、AGPの関連当事者に該当します。	

(3) ANAHD

①	名	称	A N Aホールディングス株式会社	
②	所	在	地	〒105-7140 東京都港区東新橋 1 丁目 5 番 2 号 汐留シティセンター
③	代表者の役職・氏名		代表取締役社長 芝田 浩二	
④	事業内容		A N Aグループの経営戦略策定、経営管理及びそれに付帯する業務	
⑤	資本金		467, 601 百万円（2024 年 12 月 31 日現在）	
⑥	設立年月日		1952（昭和 27 年）12 月 27 日 持株会社制へ移行に伴い 2013 年 4 月 1 日に全日本空輸株式会社から A N Aホールディングス株式会社へ商号変更いたしました。	
⑦	大株主及び持株比率 （2024 年 9 月 30 日）		日本マスタートラスト信託銀行株式会社（信託口）	14. 60%
			株式会社日本カストディ銀行（信託口）	3. 27%
			名古屋鉄道株式会社	1. 55%
			全日空社員持株会	1. 39%
			全日空グループ社員持株会	0. 90%
			STATE STREET BANK WEST CLIENT - TREATY	0. 89%
			505234（常任代理人 株式会社みずほ銀行）	
			東京海上日動火災保険株式会社	0. 69%
			日本生命保険相互会社	0. 62%
			STATE STREET BANK AND TRUST COMPANY 505001	0. 47%
		（常任代理人 株式会社みずほ銀行）		
		JP MORGAN CHASE BANK 385781（常任代理人 株式	0. 47%	
		会社みずほ銀行）		
⑧	A G P の関係			
	資	本	関	係
	A N A H D は、A G P 株式を 2, 471, 400 株（所有割合：18. 30%）所有しております。			

人 的 関 係	ANAHDは、ANAの社員をAGPの取締役として1名、及び監査役として1名、それぞれ派遣しております。また、ANAの社員1名をAGPに出向させております。
取 引 関 係	AGPは、ANAに対して航空機用動力を供給しております。
関 連 当 事 者 へ の 該 当 状 況	ANAHDは、AGPのその他の関係会社であるため、AGPの関連当事者に該当します。

5. 今後の見通し

上記「1. 株式併合の目的及び理由」の「(2) 本株式併合を実施するに至った背景、目的及び意思決定の過程、並びに本株式併合後の経営方針」、及び上記「3. 株式併合に係る端数処理により株主に交付することが見込まれる金銭の額の根拠等」の「(3) 上場廃止となる見込み」をご参照ください。

Ⅲ. 定款の一部変更の提案について

1. 定款変更の目的その他提案の理由

(1) 本株式併合に係る議案が原案どおり承認可決され、本株式併合の効力が発生した場合には、会社法第182条第2項の定めに従って、AGPの発行可能株式総数は40株に減少することとなります。かかる点を明確化するために、本株式併合の効力が発生することを条件として、定款第5条（発行可能株式総数）を変更するものであります。

(2) 本株式併合に係る議案が原案どおり承認可決された場合には、AGP株式は上場廃止となる見込みであり、上場廃止後は、当社株式を東京証券取引所において取引することはできなくなるため、定款第6条（自己株式の取得）の全文を削除し、当該変更に伴う条数の繰上げを行うものであります。

(3) 本株式併合に係る議案が原案どおり承認可決され、本株式併合の効力が発生した場合には、AGPの発行済株式総数は10株となり、単元株式数を定める必要性がなくなります。そこで、本株式併合の効力が発生することを条件として、現在1単元100株となっている当社株式の単元株式数の定めを廃止するため、定款第7条（単元株式数）及び第8条（単元未満株主の権利）の全文を削除し、また、第10条（株式取扱規則）の一部を修正し、当該変更に伴う条数の繰上げを行うものであります。

(4) 本株式併合に係る議案が原案どおり承認可決され、本株式併合の効力が発生した場合には、当社株式は上場廃止となるとともに1株以上の当社株式を所有する者は本株主3社のみとなるため、定時株主総会の基準日に関する規定及び株主総会資料の電子提供制度に係る規定はその必要性を失うこととなります。そこで、本株式併合の効力が発生することを条件として、定款第11条（基準日）並びに第15条（電子提供措置）及び附則第1条（電子提供措置等に関する経過措置）の全文を削除し、当該変更に伴う条数の繰上げを行うものであります。

2. 定款変更の内容

変更の内容は以下のとおりです。

（下線は変更部分を示します。）

現行定款	変更案
（発行可能株式総数） 第5条 本会社の発行可能株式総数は <u>5,200万株</u> とする。 （自己株式の取得）	（発行可能株式総数） 第5条 本会社の発行可能株式総数は <u>40株</u> とする。 （削除）

第6条 本会社は、取締役会の決議によって市場取引等により自己株式を取得することができる。

(単元株式数)

第7条 本会社の単元株式数は100株とする。

(単元未満株主の権利)

第8条 本会社の株主は、その有する単元未満株式について、以下に掲げる権利以外の権利を行使することができない。

- (1) 会社法第189条第2項各号に掲げる権利
- (2) 取得請求権付株式の取得を請求する権利
- (3) 募集株式または募集新株予約権の割当てを受ける権利

第9条 (条文省略)

(株式取扱規則)

第10条 株主名簿および新株予約権原簿への記載または記録、単元未満株式の買取り、その他株式または新株予約権に関する取り扱いおよび手数料、株主の権利行使に際しての手續等については、法令または本定款に定めるもののほか、取締役会で定める株式取扱規則による。

(基準日)

第11条 本会社は、毎年3月31日の最終の株主名簿に記載または記録された議決権を有する株主をもって、その事業年度の定時株主総会において株主の権利を行使することができる株主とする。

② 前項にかかわらず、必要があるときは、取締役会の決議によって、あらかじめ公告して、一定の日の最終の株主名簿に記載または記録された株主または登録株式質権者をもって、その権利を行使することができる株主または登録株式質権者とする。

第12条～第14条 (条文省略)

(電子提供措置)

第15条 本会社は、株主総会の招集に際し、株主総会参考書類等の内容である情報について、電子提供措置をとるものとする。

② 本会社は、電子提供措置をとる事項のうち法務省令で定めるものの全部または一部について、議決権の基準日までに書面交付請求した株主に対して交付する書面に記載しないことができる。

(附 則)

(電子提供措置等に関する経過措置)

第1条 現行定款第15条(株主総会参考書類等のイ

(削除)

(削除)

第6条 (現行どおり)

(株式取扱規則)

第7条 株主名簿および新株予約権原簿への記載または記録、その他株式または新株予約権に関する取り扱いおよび手数料、株主の権利行使に際しての手續等については、法令または本定款に定めるもののほか、取締役会で定める株式取扱規則による。

(削除)

第8条～第10条 (現行どおり)

(削除)

(削除)

ンターネット開示とみなし提供)の削除および変更案第15条(電子提供措置等)の新設は、会社法の一部を改正する法律(令和元年法律第70号)附則第1条ただし書きに規定する改正規定の施行の日(以下、「施行日」という。)から効力を生ずるものとする。 ② 前項の規定にかかわらず、2023年2月末日までの日を株主総会の日とする株主総会については、現行定款第15条(株主総会参考書類等のインターネット開示とみなし提供)はなお効力を有する。 ③ 本条は、2023年3月1日または前項の株主総会の日から3ヵ月を経過した日のいずれか遅い日後にこれを削除する。 第16条～第46条(条文省略)	第11条～第41条(現行どおり)
---	-------------------------

3. 定款変更の日程

2025年10月1日(予定)

4. 定款変更の条件

本定時株主総会において、本株主提案の株式併合に係る議案が原案どおり承認可決され、本株式併合の効力が生じることを条件といたします。

IV. 取締役選任の提案について

1. 提案の理由

上記「I. 本株式併合の提案について」の「1. 本株式併合の目的及び理由」の「(2) 本株式併合を提案するに至った背景、目的及び意思決定の過程、並びに本株式併合後の経営方針」の「①本株式併合を提案するに至った背景、目的及び意思決定の過程」に記載のとおり、AGPと本株主3社が緊密に連携することで、空港領域・航空業界及び日本全体の脱炭素化に大きく貢献し、また、シナジーを実現することで、AGPの企業価値を持続的に向上させるために、AGPを早期に非公開化することが必要であると考えております。他方で、上記「I. 本株式併合の提案について」の「1. 本株式併合の目的及び理由」の「(2) 本株式併合を提案するに至った背景、目的及び意思決定の過程、並びに本株式併合後の経営方針」の「①本株式併合を提案するに至った背景、目的及び意思決定の過程」に記載のとおり、当社を含む本株主3社は、AGP取締役会との間で、本株主3社と少数株主との間の潜在的な利益相反を理由に、AGPの経営戦略についての建設的な対話を行うことが困難な状況に陥っております。したがって、本株式併合に係る議案が本定時株主総会で可決された場合に、本株式併合及びその後のAGPの事業運営等を迅速かつ円滑に進めるためにも、AGP取締役会の構成を変更する必要があるものと考えております。

また、上記「I. 本株式併合の提案について」の「1. 本株式併合の目的及び理由」の「(2) 本株式併合を提案するに至った背景、目的及び意思決定の過程、並びに本株式併合後の経営方針」の「①本株式併合を提案するに至った背景、目的及び意思決定の過程」に記載のとおり、AGPは本中期経営計画において既存主要事業を含む各事業への投資を打ち出しているものの、具体的な投資の実行や成果は十分なものではなくAGPの事業運営上も悪影響を及ぼしている状況であると考えております。AGPの主たる事業である空港内事業へ会社資源を集中させることにより、AGPの中長期的な企業価値の発展や空港領域・航空業界が直面している社会的使命を果たしていくためにも、AGPの取締役会の変革が必要であるものと考えております。

そのため、下記2.に記載の候補者を取締役を選任することを提案するものであります。

2. 提案の内容

「取締役3名選任の件」として、原田昌平氏、荒金隆氏及び山上俊夫氏の選任を提案するものであります。候補者の略歴等は別紙の株主提案書に記載のとおりです。

以 上

2025年4月25日

〒144-0041

東京都大田区羽田空港1丁目7番1号

空港施設第2総合ビル

株式会社エージーピー

代表取締役 杉田武久 殿

〒140-8637

東京都品川区東品川2丁目4番11号

野村不動産天王洲ビル

日本航空株式会社

代表取締役 鳥取三津子 ⑩

株主提案書

日本航空株式会社（以下「日本航空」又は「当社」といいます。）は、株式会社エージーピー（以下「AGP」といいます。）の総株主の議決権の100分の1以上かつ300個以上の議決権を6か月前から引き続き有する株主として、会社法第303条第2項に基づき、2025年6月開催予定のAGPの第60回定時株主総会（以下「本定時株主総会」といいます。）において、下記第1に記載する議題（以下「本議題」といいます。）を株主総会の目的とすることを請求するとともに、本議題について、下記第2に記載する議案（以下「本議案」といいます。）を提出しますので、会社法第305条第1項及び第325条の4第4項並びに会社法施行規則第93条に基づき、本議案の要領及びその提案の理由について本定時株主総会に係る招集通知及び株主総会参考書類に記載するとともに、電子提供措置をとることを請求します。

記

第1 株主総会の目的とする事項

1. 株式併合の件
2. 定款の一部変更の件
3. 取締役3名選任の件

第2 議案の要領及び提案の理由

1. 株式併合の件

（1） 議案の要領

- ア 株式併合を行う理由（会社法施行規則第93条第1項第5号ロ、第85条の3第1号）

(ア) 本株式併合の概要

日本航空は、A G Pの株主を、日本航空、日本空港ビルデング株式会社（以下「日本空港ビルデング」といいます。）及びA N Aホールディングス株式会社（以下「A N A H D」といい、日本航空、日本空港ビルデング及びA N A H Dを総称して「本株主3社」といいます。本株主3社の合計所有議決権数は98,961個、合計所有議決権割合（注）は73.26%です。）のみとし、A G P株式を非公開化するための手続として、A G P株式に係る株式併合（以下「本株式併合」といいます。）を実施することを提案します。

本株式併合に係る議案が本定時株主総会にて承認可決された場合、本株主3社以外のA G P株主の皆様の保有するA G P株式の数は、本株式併合により、1株未満の端数となる予定です。なお、仮に本株主3社以外の株主様が1株以上のA G P株式を保有されることになった場合は、本株主3社としては、当該株主様との間で当該株式の買取りに向けた協議を行うか、又は、再度の株式併合を行うことにより、A G P株主を本株主3社のみとすることを考えております。

本株式併合の結果生じる1株未満の端数については、会社法（平成17年法律第86号。その後の改正を含みます。以下同じです。）第235条第2項の準用する同法第234条第2項及び第4項の規定に基づき、裁判所の許可を得て、A G Pが自己株式取得により買い取ることを予定しており、その買取りに係る代金をA G P株主の皆様に交付する予定です。また、A G Pは、端数合計に相当するA G P株式（1株未満は切り捨てとなります。）を買い受けるに際し、本株式併合の効力発生後に、日本航空からの借入れ、出資その他の方法により資金を確保する予定です。この場合の買取価格は、上記裁判所の許可が予定どおり得られた場合は、本株式併合の効力発生日の前日である2025年9月30日の最終のA G P株主名簿においてA G P株主の皆様が所有するA G P株式の数（以下「基準株式数」といいます。）に1,550円を乗じた金額に相当する金銭を交付できるような価格に設定する予定です。

（注）「合計所有議決権割合」とは、A G Pが2025年1月30日に提出した2025年3月期 第3四半期決算短信〔日本基準〕（連結）（以下「A G P 決算短信」といいます。）に記載された2024年12月31日現在のA G Pの発行済株式総数（13,510,000株）から、A G P 決算短信に記載された同日現在のA G Pが所有する自己株式数（2,135株）（なお、役員向け株式給付信託及び従業員向け株式給付信託（J-ESOP）が所有するA G P株式の数（439,200株）はA G Pが所有する自己株式に含んでおりません。以下同じです。）を控除した株式数（13,507,865株）に係る議決権の数（135,078個）を分母として計算しております。なお、A G Pは、2025年3月24日、従業員向け株式給付信託（J-ESOP）につき、株式給付信託（J-ESOP-RS）を上乗せする改定を行い、当該信託に対し、第三者割当により400,000株の新株式を発行しておりますが、合計所有議決権割合の計算においては、当該新株式発行による希薄化は考慮して

おりません。

(イ) 本株式併合を提案するに至った背景、目的及び意思決定の過程、並びに本株式併合後の経営方針

① 本株式併合を提案するに至った背景、目的及び意思決定の過程

A G P は、1965年12月に、日本空港動力株式会社として設立され、現在、国内主要空港において駐機中の航空機へ動力（電力・空調）を供給する事業に従事し、24時間体制で空港施設の維持管理を行うエンジニアリング事業、商品販売事業などをグループとして営んでおります。

一方、日本航空は、A G P の株式4,115,400株（2024年12月31日現在の自己株式を除く発行済株式総数に占める割合は30.47%）を有する同社の筆頭株主であり、また、2024年3月期において、A G P の売上額の26%を占める主要取引先でもあります。

A G P の航空機への動力供給は、航空機そのものの運航のみならず、航空機整備、グランドハンドリング、貨物の搭・降載といった空港におけるほぼ全ての業務を実施するために必要不可欠な基本機能であるとともに、仮に航空機への動力供給に不具合が発生した場合には航空機システムへ甚大な損害を及ぼす可能性（その程度によっては航空機の火災などにつながる可能性もあります。）があるなど、航空・空港事業において安全上極めて重要な技術的要素となっております。

このように航空・空港における安全で安定的な動力供給や空港施設の維持管理の事業を行うA G P は、日本航空のみならず、全ての航空・空港関係事業者にとっても極めて関心の高い重要インフラです。そのため、A G P が、自ら掲げる「技術を極め、環境社会に貢献します」という企業理念に基づき、その企業価値を向上させ、社会的使命を果たしていくためには、全ての航空・空港関係事業者と密な情報交換を行いながら、強い連携や協業を図りつつ、安定した経営を維持することが必要であると考えております。

もともと、近時、A G P においては、独立した上場企業として、当社をはじめとする大株主を含む全ての株主に対する情報提供の平等性を厳格に徹底するという立場から、当社を含む大株主との個別の対話を控える立場をとっておられると理解しております。また、A G P は、当社のA G P 株式の保有割合に鑑み、当社と少数株主との間の利益相反構造を過度に強調するあまり、当社において、A G P との間で、A G P の経営方針や事業戦略等に関する株主としての一般的な対話さえ行うことが困難な状況となっております。そのような状況が高じて、2024年6月に開催されたA G P の株主総会では、株主との協議も十分になされなかった結果、同社の役員報酬議案がいずれも否決されるに至っております。

A G P と本株主3社との間で建設的な対話を行うことが困難な状況においては、航空・空港関連事業者が適切に連携しつつ、業界一丸となってA G P の経営を取り巻く様々な課題に対応するための取組みを進めていくことはで

きません。また、A G Pにおいては、今後も航空需要の拡大が見込まれ、動力供給事業、エンジニアリング事業等空港内事業の更なる伸長が期待できる環境下において、主たる事業である空港内事業に対し十分な経営資源の投下がなされておらず、人的資本の確保・充実に課題を抱えているものと思われます。当社といたしましては、そのような状況を変えていかない限り、A G Pの中長期的な企業価値向上を図ることができないのではないかと懸念を深めてまいりました。以上に鑑み、当社は、A G Pの企業価値の向上のためには、A G Pを非公開化して潜在的な利益相反構造を解消した上で、効率的なガバナンス体制を新たに構築し、航空・空港関連事業者と密に連携し、本邦航空・空港運営という社会インフラを支える公器として持続可能な成長を図ることが必要であると考えに至りました。

以上のような経緯を踏まえ、当社は、2025年2月上旬、日本空港ビルデング及びA N A H Dに対し、A G Pの企業価値を向上させるとともに、空港領域・航空業界が直面する社会課題の解決に取り組むことを目的として、A G P株式を非公開化するための一連の取引（以下「本非公開化取引」といいます。）を打診し、協議を開始しました。

他方で、当社は、A G Pとの間でも本非公開化取引の協議開始を繰り返し求めましたが、具体的な協議に応じて頂くことはできませんでした。特に、当社としては、A G Pが2024年8月29日付で開示した「特別委員会の設置に関するお知らせ」にて示されている「A G Pの主要株主と少数株主の間に構造的な利益相反の可能性があること」を課題として認識し、その点を尊重しつつ、A G Pの企業価値向上について建設的な対話を開始頂けるようご提案を申し上げておりましたが、具体的な前進がないまま一定期間が経過いたしました。

そのため、当社は、A G Pの株主として、自らイニシアチブをとってA G P株式の非公開化を行うことについても検討を進め、日本空港ビルデング及びA N A H Dに対し、株式併合により早期に本非公開化取引を実施する計画を示し、慎重に協議を行ってまいりました。

その結果、今般、本株主3社間において、下記の本非公開化取引の意義に照らし、本非公開化取引によりA G Pを非公開化することが少数株主を含めた全てのステークホルダーにとって最善の選択肢であるとともに、その方法としては、A G Pとの間で建設的な対話が困難である現状をできるだけ早期に解消し、一刻も早くA G Pの企業価値向上に向けた施策に取り組むべく、A G Pの株主総会で株式の併合による非公開化に関する議案を提案することが合理的であるとの方針につき合意が成立しました。

当社が考える本非公開化取引の意義は、具体的には以下のとおりです。

まず、我が国では、2050年に脱炭素社会を実現するべく、交通・物流（運輸部門）においては、2030年度に二酸化炭素排出量を対2013年度比35%削減

することを目標としており、また、航空産業においては、国際民間航空機関（ICAO）の中期目標として、2030年にSAF（Sustainable Aviation Fuelの略で、持続可能な航空燃料を意味します。）の10%導入、2035年までにCORSIA（国際航空のためのカーボン・オフセット及び削減スキーム）も活用し、①燃料効率を毎年2%改善するとともに、②2020年以降二酸化炭素の総排出量を増加させない取組みを進めることが求められております。航空輸送の分野は、空港という広大な用地と大型施設により支えられた産業構造上、幅広い関連産業との連携により脱炭素化を進めていく必要性が高く、また、そのことが関連産業の活性化や、新たな事業創出にもつながりうると当社は考えております。そのため、空港施設管理会社、当社を含む航空会社、AGPを含む空港内の関連産業においては、様々な分野における脱炭素化の可能性を、相互に密接に連携して多角的に検討することが、空港領域・航空業界における喫緊かつ重要な課題となっております。また、当社やAGPを始めとする空港内の関連産業が、高いレベルで脱炭素化が実現された航空サービスを提供し、顧客の皆様がこのサービスをご利用いただくことが、顧客の皆様と当社の双方にとって大きな社会的価値を生み出すと考えております。このように、脱炭素化への取組みを進めていくことは、AGPや当社が持続的に成長し、中長期的に企業価値を向上させていくとともに、企業としての社会的責任を果たし、社会的価値を生み出していく上で必要であると当社は考えております。

この点、AGPは、空港領域・航空業界の脱炭素化に向け、「AGP グループ中期経営計画(2022-2025年度)」(以下「本中期経営計画」といいます。)にて「2025年度末までに2019年実績の33.5万トンを超えるCO₂ 排出量削減」との方針を打ち出しており、空港の脱炭素化推進に向けた取組みとして、地上電源装置(GPU)利用の促進と更なる展開、GPUのグリーンエネルギー化及び航空機地上支援機材(GSE)のEV化に伴う基盤整備を掲げています。他方で、AGPは、本中期経営計画においては既存主要事業等への投資を打ち出しているものの、同社が空港領域・航空業界の脱炭素化において果たすべき重要な役割に鑑みると、当社としては、AGPの具体的な投資の実行や成果は十分なものではなく、具体的には、航空機用動力設備等の計画的な更新投資も現状十分な水準ではないものと認識しており、AGPの事業運営にも影響を及ぼしうる状況であると考えております。

さらに、AGPは、本中期経営計画において、空港脱炭素化の取組みに加えて、空港外への事業領域拡大についても方針として掲げ、空港外売上比率3割以上を目指すとしているところ、新規事業については本中期経営計画に沿った事業収支を達成することができずに事業撤退を行う等、必ずしも順調な進捗とはいえない状況にあると認識しております。航空需要の回復が本中期経営計画の想定を上回り、動力供給事業、エンジニアリング事業等空港内事業の更なる伸長が期待できる一方で、AGPにおいて人材の確保が困難な

環境にある中で、当社としては、A G Pの主たる事業である空港内事業へ経営資源を集中させることにより、企業価値の向上ひいては空港領域・航空業界を取り巻く環境社会への貢献を果たすことが可能であると考えております。

また、A G Pにおいては、2022年度から2024年度にかけて、売上高は年々上昇している一方、社員数は減少の一途をたどっている状況にあると認識しております。今後、航空需要が拡大し、空港領域・航空業界における人材不足に対処すべく、業界全体で連携した人材確保が喫緊の課題となる中で、A G P従業員の皆様の物心両面の幸福のための還元が非常に重要であると当社は考えております。

日本航空は、日本空港ビルデング及びANAHDとも協議の上、本非公開化取引によりA G Pにおいて以下のような企業価値向上効果が見込めるものと考えております。

(i) 航空業界全体で脱炭素を含む価値向上策を実現することによる利益

A G Pの主たる収益源は日本航空及びANAHDの子会社である全日本空輸株式会社（以下「ANA」という。）その他の航空会社からの委託業務であり、航空業界全体の価値向上によりA G Pの企業価値向上も実現される関係にあります。

航空運輸における脱炭素化を含む環境対策は、航空業界全体で一丸となって対応すべき喫緊の課題であります。仮にも対応が遅れた場合には、本邦航空事業及び空港全体の国際競争力の低下を招くとともに、A G Pを含む航空関連事業全体の収益性にも悪影響を及ぼし、ひいてはA G Pの企業価値を毀損することにもなりかねません。

また、本邦航空業界は、インバウンドツーリズムの隆盛等に伴い活況を呈し、空港の利活用も拡大する状況にあります。しかし、本邦においては人員不足や人件費増加等も深刻であり、航空会社や空港運営会社のみならず、A G Pを含む航空・空港関連事業者が一丸となって協業・連携し、業務の効率化等に取り組む必要があります。航空会社、空港施設管理会社と連携し、お互いに協力することで、デジタル・イノベーションを通じた環境に配慮した事業推進等、より時代の流れに沿った、かつ、迅速な経営戦略の実践が可能となるような取組みを進めてまいりたいと考えております。

さらに、A G Pの日々のオペレーションにおける不安全事故をゼロに近づけるべく、航空関連事業に携わる企業として最重要事項である「安全」にかかる考えや方針、文化の醸成について、A G Pとの連携を密にすることを通し、「安全」を大前提とする基本品質の維持、向上にむけた支援を図り、空港関連事業を営むA G Pの企業価値を高めてまいりたいと考えております。具体的には、航空会社との合同の安全教育、訓練

実施を検討してまいります。

以上のように、本非公開化取引により、本株主3社とAGPの少数株主との間の潜在的な利益相反の懸念等が解消され、航空・空港関連事業者が一体となって連携を深めることができれば、空港領域・航空業界全体の価値向上につながり、AGPの企業価値向上を図ることができると考えております。

(ii) 非公開化による中長期的な視点での戦略投資の実現

AGPが担う空港関連事業の公益性・公共性にも鑑みれば、AGPは中長期的に持続可能な発展を遂げる必要があります。

AGPにおいて中長期的な戦略に基づき大規模な投資を実行する場合、短期的にAGPの財務状況や業績の悪化をもたらすリスクがあり、また、資本市場から十分な評価が得られずに短期的にはAGPの株価が下落する可能性があります。また、AGPの事業の特性上、空港設備の基本的な品質・性能を維持するための設備投資も必要不可欠であるところ、そのような投資は、短期的に目に見える業績向上につながりにくく、やはり資本市場からの評価を得にくいという問題があります。

これに比して、本非公開化取引の実施によりAGPを非公開化する場合には、一時的な費用の先行支出や短期的な業績悪化が株価に与え得る影響、短期的な業績向上に向けた資本市場の期待にとらわれず、AGPの中長期的な成長を推進するための戦略投資や設備投資を躊躇なく実行することができると考えております。

例えば、上記のとおり、AGPは本中期経営計画にてGPUのグリーンエネルギー化を掲げておりますが、GPU電源の一部は日本空港ビルデングが運営する旅客ターミナルビルからも供給されており、同社で検討を進めている水素利活用による旅客ターミナルビルへの電力・熱供給とも連携し、空港全体のエネルギー利用の最適化を進めながら脱炭素化に取り組み、持続可能な社会の実現に貢献することでAGPの企業価値向上を図ることができると考えております。

また、本非公開化取引を通じてAGPの非公開化を実現することで、AGPにおいては配当政策の見直しも可能となり、戦略投資や設備投資の原資をより柔軟に確保できることとなります。さらに、AGPは、非公開化することで、上場を前提とした各種手数料、開示書類の作成費用、株式事務代行機関への委託費用等の諸費用の大幅な縮減が可能となり、これらの費用の一定部分をAGPのコアビジネスへの投資に振り向けることが可能となると想定しています。具体的には、GPUのさらなる活用推進（活用規模の拡大のみならず、航空機駐機時以外への活用）、エアラインのEV化に連動したEV電力供給事業の展開（充電施設の新設）、航空機用動力設備の既存ハンドリング空港以外への展開、航空機用動力設備等の計画的な更新投資の実施、空港ターミナルを含めた空港

全体の電力マネジメントの新規構築等、コアビジネスの拡張にむけての投資が可能になると想定しております。

以上のように、本非公開化取引により、A G Pにおいては、より柔軟に、中長期的な視点での戦略投資や設備投資を行うことができるようになるものと考えております。

(iii) 人材の確保や活性化

A G Pの2024年度3月期有価証券報告書において、人材戦略について「当社においては労働人口減少の課題に対してコロナ前より重く捉えており、外国人や女性技術者の採用、定年退職者の再雇用を進めてまいりましたが、BtoB事業が主体であり知名度が低く、働く環境も不規則なシフト勤務などの課題もあるため、人材確保は厳しい状況が続いています」と記載されているとおり、当社は、A G Pにおいて、今後も航空需要の拡大が想定される中、人材不足がさらに深刻化しているものと考えております。また、当該有価証券報告書にて、A G Pはこの課題に対して、①人材確保、②人材の有効活用、③人材配置、能力開発・育成、④人材の活性化・適正な人件費水準の維持、⑤労働環境の整備を施策として実行されてきていると記載がございますが、2022年度から2024年度にかけて、売上高は年々上昇している一方、社員数は減少の一途をたどっている状況にあると認識しております。当社は、今後、航空需要が拡大することに伴う空港領域・航空業界における人材不足に対処すべく、業界全体で連携した人材確保が喫緊の課題となる中で、A G P従業員の皆様の物心両面の幸福のための還元が非常に重要であると考えております。

当社といたしましては、本非公開化取引を通じてA G Pの非公開化が実現された際には、非公開化後もご活躍いただけるような環境を提供すべく、当社の福利厚生制度などの継続利用により、ご支援をさせて頂く予定です。さらには、日本航空及びA N Aの知名度、ブランドを活かすことでA G Pの採用活動等を強化することが可能であり、人材の確保と更なる充実につながるものと考えています。

また、当社は、A G Pにとって人材こそが最大の資本であると考えており、本非公開化取引を通じてA G Pの非公開化を実現することで、A G P従業員の皆様に還元ができるよう、A G P従業員の皆様の成果・職責に応じた最適な報酬体系をはじめとする人事制度の再設計や最適な人材投資を行うことを検討しております。なお、現在A G Pにおいて導入されている、従業員向け株式給付信託（J-ESOP）につきましては、今後当該信託に関する規約等を踏まえて適切な対応を検討する予定ですが、本株式併合によってA G Pの従業員の皆様が不利益を被ることがないように取り扱う予定です。

以上のように、本非公開化取引により、A G P従業員の皆様への還元が可能になることで、A G Pにおいては、人材の確保や活性化にもつな

がと考えております。

また、本株式併合により保有株式が1株に満たない端数となるAGP株主の皆様に対して端数処理の手続において交付される金銭の額（本株式併合の効力発生前のAGP株式1株当たりの額を、以下「本端数処理交付見込額」といいます。）に関し、AGP株主の皆様には十分配慮し、公正な価格とするため、日本航空は、本株主3社及びAGPのいずれからも独立したフィナンシャル・アドバイザーである大和証券株式会社（以下「大和証券」といいます。）に対し、AGPの株式価値の算定を依頼しました。

その上で、日本航空は、大和証券によるAGPの株式価値の算定結果を踏まえて、日本空港ビルデング及びANAHDとの間で協議・検討を行い、AGPの本源的価値及び市場株価の動向等に鑑み以下の諸点を考慮した上、2025年4月23日、AGPの少数株主の皆様の利益が最大限確保された価格として、本端数処理交付見込額を1,550円とすることが妥当であるとの結論に至りました。

- (a) 当該価格が、下記「（ウ）その他の併合の割合の相当性に関する事項」の「② 算定の概要」に記載の株式価値算定書における大和証券によるAGP株式の価値算定結果のうち、市場株価法による算定結果を上回っており、また、ディスカунテッド・キャッシュ・フロー法（以下「DCF法」といいます。）による算定結果のレンジの範囲内であり、中央値に近い数値であること
- (b) 当該価格が、当該価格について本株主3社の間で合意した2025年4月23日の前営業日である2025年4月22日（以下「本基準日」といいます。）の東京証券取引所におけるAGP株式の終値1,094円に対して41.68%（小数点以下第三位を四捨五入。以下、プレミアム率の計算において同じです。）、本基準日までの過去1ヶ月間の終値単純平均値（円未満を四捨五入。以下、終値単純平均値の計算において同じです。）1,115円に対して39.01%、同過去3ヶ月間の終値単純平均値1,178円に対して31.58%、同過去6ヶ月間の終値単純平均値1,083円に対して43.12%のプレミアムをそれぞれ加えた価格となっており、過去におけるAGP平均株価に対しても相応にプレミアム水準が付与されているものと認められ、また、類似事例におけるプレミアム水準（下記「ウ 会社法第180条第2項第1号に掲げる事項についての定め」の相当性に関する事項の「（イ）会社法第235条の規定により1株に満たない端数の処理をすることが見込まれる場合における当該処理により株主に交付することが見込まれる金銭の額及び当該額の相当性に関する事項」において定義します。）との比較においても合理的な水準であると認められ、AGP株式の上場来高値（1,509円、2018年3月15日のザラ場）を上回る水準であることから相応のプレミアムが付された価格であると評価できること

なお、本端数処理交付見込額は、本株主提案公表日の前営業日である2025年4月24日の東京証券取引所におけるAGP株式の終値1,113円に対して39.26%、同日までの過去1ヶ月間の終値単純平均値1,110円に対して39.64%、同過去3ヶ月間の終値単純平均値1,176円に対して31.80%、同過去6ヶ月間終値単純平均値1,086円に対して42.73%のプレミアムをそれぞれ加えた価格となっております。

また、本株主3社は、本株式併合はAGPの企業価値の向上及び株主共同の利益に資するものであるところ、現在のAGP取締役会による株主との対話や協議の状況に鑑みると、本定時株主総会において本株式併合に係る議案が可決されても、本株式併合の実施についてAGP取締役会から適切に協力を得ることができるかが不透明であり、本株式併合及びその後のAGPの事業運営等を迅速かつ円滑に進めるためには、AGP取締役会の構成についても一定の変更を要するとの認識を共有するに至りました。

以上の経緯で、日本航空は、日本空港ビルデング及びANAHDから本株式併合の実施について賛同を得て、本株式併合に係る議案の提案を含む本株主提案を行うことといたしました。

② AGPの非公開化後の経営方針

当社は、AGPが本邦航空・空港運営という社会インフラを支える公的な機能を有しており、日本航空やANA以外の航空会社などに対しても業務を提供していることを十分に理解しており、この点に適切に配慮してAGPを経営していくことが必要であると考えております。そのため、本非公開化取引完了後における本株主3社のAGP株式の最終的な所有割合については、本日現在では決定されておりませんが、いずれにせよ、AGPの非公開化後も、日本航空、日本空港ビルデング及びANAHDのいずれも単独でAGPの支配株主になることは予定しておりません。

もともと、航空会社である日本航空及びANA並びに空港管理機能を担う日本空港ビルデングにとって、航空機への動力供給事業を始めとするAGPの事業は必要不可欠であり、空港領域・航空業界の脱炭素化の推進、本邦航空・空港の安定的な運営及び成長ひいてはAGPの企業価値向上のためには、各社が有する機能を十分に発揮できるよう、本株主3社及びAGPが一体となって連携を深める必要があると考えております。

そのため、本株式併合によるAGP株式の非公開化の完了後、本株主3社は、AGPの役員体制及び経営体制につきまして、AGP従業員の皆様の物心両面の幸福、また、AGPの更なる企業価値向上と空港領域・航空業界の脱炭素化の推進のため、AGPとも真摯に協議を行い、最適な体制を構築して参りたいと考えております。AGPの非公開化後の役員体制及び経営体制については、本株主3社において、本株式併合後のAGPの運営等に関して

株主間契約を締結し、(i)機関設計及び役員指名権(注)、(ii)オブザーバー、(iii)報告事項、(iv)資金調達、(v)事前協議事項、(vi)事前承諾事項、(vii)デッドロック、(viii)AGP株式の取扱い、(ix)AGPとの取引)などについて規定しています。

また、本株主3社は、AGPの更なる企業価値向上ひいては空港領域・航空業界の脱炭素化の推進のためには、主たる事業である空港内事業への会社資源の集中及び従業員の皆様への還元の強化が重要であると考えており、これらの施策に取り組むことで、AGPの持続的な成長を支援する予定です。

なお、当社は、AGPの従業員の皆様には常日頃より大変感謝しており、AGP株式の非公開化に際し、AGPの従業員の処遇の不利益変更を行うことは考えておりません。当社といたしましては、AGP従業員の皆様には、非公開化後もご活躍いただけるような環境を提供するべく、当社の福利厚生制度などの継続利用により、ご支援をさせていただきます。さらには、日本航空及びANAの知名度、ブランドを活かすことでAGPの採用活動等を強化することが可能であり、人材の確保と更なる充実につながるものと考えております。

また、当社は、AGP従業員の皆様に還元ができるよう、AGP従業員の皆様の成果・職責に応じた最適な報酬体系をはじめとする人事制度の再設計や最適な人材投資を行うことを検討しております。

(注) 取締役及び監査役の員数は(i)AGPの第60回定時株主総会の終結から1年以内に終了する事業年度のうち最終のものに関する定時株主総会(以下「次期定時株主総会」という。)までの間はそれぞれ10名以内及び4名以内、(ii)次期定時株主総会の終結以降はそれぞれ6名以内及び4名以内とし、このうち、日本航空は取締役3名(うち1名はAGPの役職員の中から指名する。)及び監査役1名を、日本空港ビルデングは取締役2名及び監査役1名を、並びに、ANAHDは取締役1名及び監査役1名をそれぞれ指名することができる旨合意しています。

イ 会社法第180条第2項各号に掲げる事項(会社法施行規則第93条第1項第5号ロ、第85条の3第2号)

- (ア) 併合の割合：AGP株式1,235,700株を1株に併合いたします。
- (イ) 効力発生日：2025年10月1日(水曜日)(予定)
- (ウ) 効力発生日における発行可能株式総数：40株

ウ 会社法第180条第2項第1号に掲げる事項についての定め相当性に関する事項(会社法施行規則第93条第1項第5号ロ、第85条の3第3号、第33条の9第1号)

(ア) 会社法第235条の規定により1株に満たない端数の処理をすることが見込まれる場合における当該処理の方法に関する事項

① 会社法第235条第1項又は同条第2項において準用する同法第234条

第2項のいずれの規定による処理を予定しているかの別及びその理由

本株式併合の結果生じる1株未満の端数については、AGP株式が2025年9月29日をもって上場廃止となる予定であり、市場価格のない株式となることから、競売によって買受人が現れる可能性は低いと考えられることに鑑み、会社法第235条第2項の準用する同法第234条第2項及び第4項の規定に基づき、裁判所の許可を得て、AGPが自己株式取得により買い取ることを予定しており、その買取りに係る代金を端数が生じたAGP株主の皆様へ交付する予定です。この場合の買取価格は、上記裁判所の許可が予定どおり得られた場合は、基準株式数に本端数処理交付見込額である1,550円を乗じた金額に相当する金銭を交付できるような価格に設定する予定です。

② 売却に係る株式を買い取る者となると見込まれる者の氏名又は名称
AGP（株式会社エージーピー）

③ 売却に係る株式を買い取る者となると見込まれる者が売却に係る代金の支払のための資金を確保する方法及び当該方法の相当性

本株式併合の結果生じる1株に満たない端数の合計数に相当するAGP株式については、AGPにおいて、自己株式取得を行うことを予定しております。

取得に要する資金につきましては、AGPにおいて、本株式併合の効力発生後に、日本航空からの貸付、出資その他の方法により賄うことを予定しており、日本航空において、本株式併合の結果生じる1株未満の端数の合計数に相当するAGP株式の買取代金の支払のための資金に相当する額の現預金を有していることから、当該資金の確保に問題はないものと考えております。

なお、本日時点においては、上記自己株式取得に際し、AGPにおける分配可能額に不足はないものと見込んでおりますが、仮に、AGPの分配可能額に不足が生じる場合には、AGPにおける減資及び増資等により対応することを想定しております。

その他、AGP及び日本航空において、本株式併合の結果生じる1株未満の端数の合計数に相当するAGP株式の買取代金の支払に支障を及ぼす事象は発生しておらず、今後発生する可能性も認識しておりません。したがって、本株式併合の結果生じる1株に満たない端数の合計数に相当するAGP株式の買取に係る代金の支払のための資金を確保する方法は相当であると判断しております。

④ 売却する時期及び売却により得られた代金を株主に交付する時期の見込み

日本航空は、本株式併合の効力発生後、2025年10月下旬を目処に、AGPをして、会社法第235条第2項の準用する同法第234条第2項の規定に基づき、

裁判所に対して、本株式併合の結果生じる1株に満たない端数の合計数に相当するAGP株式をAGPが買い取るについて許可を求める申立てを行わせることを予定しております。当該許可を得られる時期は裁判所の状況等によって変動し得ますが、日本航空は、当該裁判所の許可を得て、AGPをして、当該買取に係る代金をAGP株主の皆様へに交付するために必要な準備を行わせた上で、2026年1月下旬を目処に、当該代金をAGP株主の皆様へに交付させることを見込んでおります。

日本航空は、本株式併合の効力発生日からAGP株式の買取に係る一連の手続に要する期間を考慮し、上記のとおり、それぞれの時期に、AGPにおいて、本株式併合の結果生じる1株に満たない端数の合計数に相当するAGP株式の買取を行い、また、当該買取に係る代金のAGP株主の皆様への交付が行われるものと判断しております。なお、下記「3. 取締役3名選任の件」のとおり、本株式併合に係る議案が本定時株主総会で承認された場合において、本株式併合を迅速かつ円滑に進めるため、本株主提案においては、取締役3名の選任を提案しております。

(イ) 会社法第235条の規定により1株に満たない端数の処理をすることが見込まれる場合における当該処理により株主に交付することが見込まれる金銭の額及び当該額の相当性に関する事項

端数処理によりAGP株主の皆様へに交付することが見込まれる金銭の額は、上記「(ア) 会社法第235条の規定により1株に満たない端数の処理をすることが見込まれる場合における当該処理の方法に関する事項」の「① 会社法第235条第1項又は同条第2項において準用する同法第234条第2項のいずれの規定による処理を予定しているかの別及びその理由」に記載のとおり、基準株式数に本端数処理交付見込額である1,550円を乗じた金額とする予定です。

日本航空は、(a) 下記「(ウ) 併合の割合の相当性に関する事項」の「① 算定に関する事項」の「(b) 算定の概要」に記載されている大和証券によるAGP株式の株式価値の算定結果のうち、市場株価法に基づく算定の結果のレンジの上限値を上回るものであり、かつ、DCF法による算定結果のレンジの範囲内であり、中央値に近い数値であること、(b) 本基準日である2025年4月22日のスタンダード市場におけるAGP株式の終値1,094円に対して41.68%、本基準日までの過去1ヶ月間の終値単純平均値1,115円に対して39.01%、同過去3ヶ月間の終値単純平均値1,178円に対して31.58%、同過去6ヶ月間の終値単純平均値1,083円に対して43.12%のプレミアムが加算されており、類似事例におけるプレミアム水準（注）との比較においても、本基準日までの過去1ヶ月間の終値単純平均値及び過去3ヶ月間の終値単純平均値については類似事例のプレミアム水準の平均値を下回るものの、本基準日の終値及び同日までの過去6ヶ月間の終値単純平均値については、類似事例のプレミアム水準の平均値を上回る水準にあること等に鑑みれば、合理的なプレミアム水準であると認められ、また、AGP株式の上場来高値（1,509

円、2018年3月15日のザラ場)を上回る水準であることから相応のプレミアムが付された価格であると評価できること、(c) 下記「(ウ)併合の割合の相当性に関する事項」の「② 本株式併合に関してA G P株主の皆様の利益に配慮すべく実施した事項」に記載のA G P株主の皆様の利益に配慮するための措置が採られていること等、少数株主の利益への配慮がなされていると認められること等を踏まえ、日本航空を含む本株主3社は、本端数処理交付見込額(1,550円)及び本株式併合に係るその他の諸条件はA G P株主の皆様にとって妥当であり、本株式併合は、A G P株主の皆様に対して、合理的な株式の換価の機会を提供するものであると判断いたしました。

(注) 経済産業省が「公正なM&Aの在り方に関する指針」を公表した2019年6月28日以降に公表された、対象会社の議決権を50%以上保有する株主による非公開化を目的とした公開買付けの成立事例合計(非公開化後に残る対象会社株主が複数おり、当該複数株主の公開買付前における議決権保有割合の合計が50%以上となるものを含む。)90件における、公表日前営業日の終値、並びに過去1ヶ月間、3ヶ月間及び6ヶ月間の終値単純平均値それぞれに対するプレミアムの平均値は、順に41.15%、42.94%、43.44%、42.67%となっています。

なお、本株式併合の公表日の前営業日である2025年4月24日の東京証券取引所におけるA G P株式の終値1,113円に対して39.26%、同日までの過去1ヶ月間の終値単純平均値1,110円に対して39.64%、同過去3ヶ月間の終値単純平均値1,176円に対して31.80%、同過去6ヶ月間の終値単純平均値1,086円に対して42.73%のプレミアムをそれぞれ加えた価格となっております。

(ウ) 併合の割合の相当性に関する事項

① 算定に関する事項

(a) 算定機関の名称並びに日本航空を含む本株主3社及びA G Pとの関係

日本航空は、本端数処理交付見込額を決定するに際して、本端数処理交付見込額の公正性を担保するため、日本航空を含む本株主3社及びA G Pから独立した第三者算定機関として、日本航空のフィナンシャル・アドバイザーである大和証券に対して、A G Pの株式価値の算定を依頼し、2025年4月23日付で株式価値算定書を取得いたしました。なお、大和証券は、日本航空を含む本株主3社及びA G Pの関連当事者には該当せず、本株式併合に関して、重要な利害関係を有しておりません。

また、日本航空は、下記「② 算定の概要」に記載の諸要素を総合的に考慮しA G P株式の1株当たり株式価値を判断・決定しているため、大和証券からA G P株式の1株当たり株式価値の公正性に関する意見書(フェアネス・オピニオン)を取得しておりません。

(b) 算定の概要

大和証券は、本株式併合における算定手法を検討した結果、A G P が継続企業であるとの前提の下、A G P 株式の株式価値について多面的に評価することが適切であるとの考えに基づき、A G P 株式が東京証券取引所スタンダード市場に上場しており、市場株価が存在することから市場株価法を、A G P の将来の事業活動の状況を算定に反映するためD C F 法を用いて、A G P 株式の1株あたりの株式価値算定を行っております。大和証券が上記の手法に基づいて算定した当社株式1株あたりの株式価値の範囲は以下のとおりです。

市場株価法： 1,083円から1,178円

D C F 法： 1,288円から2,280円

市場株価法では、算定基準日を2025年4月22日として、東京証券取引所スタンダード市場におけるA G P 株式の基準日終値1,094円、直近1ヶ月の終値単純平均値1,115円、直近3ヶ月の終値単純平均値1,178円及び直近6ヶ月の終値単純平均値1,083円を基に、A G P 株式の1株あたりの株式価値の範囲を1,083円から1,178円と算定しております。

D C F 法では、日本航空を含む本株主3社がA G P の事業に関して有する知見をもとに、A G P が属する業界に精通するビジネスアドバイザーの助言も踏まえつつ、A G P の直近までの業績の動向、一般に公開された情報等の諸要素を考慮して見積もった、2025年3月期から2033年3月期までのA G P の事業計画案に基づき、A G P が将来生み出すと見込まれるフリー・キャッシュ・フローを一定のレンジにおける割引率で現在価値に割り引いてA G P の企業価値や株式価値を分析評価し、A G P 株式1株当たりの株式価値の範囲を1,288円から2,280円と算定しております。なお、D C F 法の前提としたA G P の事業計画案について、大幅な増減益を見込んでいる事業年度は含まれておりませんが、大幅なフリー・キャッシュ・フローの増減を見込んでいる事業年度が含まれております。具体的には、2027年3月期～2029年3月期の各期及び2033年3月期において、動力供給事業における設備投資の増減が主因となり、対前年度比較においてフリー・キャッシュ・フローの大幅な増減を見込んでおります。また、当該事業計画案は、本非公開化取引の実行を前提としたものではなく、本非公開化取引の実行により実現することが期待されるシナジーについては、現時点において具体的に見積もることが困難であるため、当該事業計画案には加味されております。

(c) 当該算定を踏まえて本端数処理交付見込額を決定するに至った理由

上記「(イ) 会社法第235条の規定により1株に満たない端数の処理をすることが見込まれる場合における当該処理により株主に交付することが見込まれる金銭の額及び当該額の相当性に関する事項」をご参照ください。

② 本株式併合に関してA G P株主の皆様の利益に配慮すべく実施した事項

(a) 独立した第三者算定機関からの株式価値算定書の取得

日本航空は、本株式併合における本端数処理交付見込額の評価を行うに当たり、A G P株主の皆様の利益に十分配慮し、その公正性を担保すべく、日本航空を含む本株主3社及びA G Pから独立した第三者算定機関である大和証券にA G Pの株式価値の算定を依頼し、2025年4月23日付で、大和証券より、当該算定結果に関する株式価値算定書を取得いたしました。なお、大和証券は、日本航空を含む本株主3社及びA G Pの関連当事者には該当せず、本非公開化取引に関して、記載すべき重要な利害関係を有しておりません。

本株式価値算定書の概要は、上記「① 算定に関する事項」の「(b) 算定の概要」をご参照ください。

(b) 適切な情報開示を行い、十分な検討期間を確保した上で本定時株主総会に付議されること

日本航空は、本株主提案を構成する本株式併合に係る議案を本定時株主総会において提案するにあたり、A G Pの協力を得ることができない中においても、一般的な上場会社の非公開化事案に関してなされる情報開示と同等の情報開示を行うよう努めるとともに、2025年4月25日付「株式会社エージーピーに対する株式併合、単元株式数の定め廃止その他の定款の一部変更及び取締役選任に関する株主提案に関するお知らせ」と題するプレスリリース（以下「本プレスリリース」といいます。）により、当該情報が株主総会参考書類の提供に先立ち、A G P株主の皆様に提供されるよう努めております。

また、本プレスリリース公表後、本定時株主総会までの間には、62日が存しており、株主の皆様がご判断いただくにあたり十分な時間が確保されていると当社は考えております。

本株式併合は、そのような経緯を経て、最終的には株主総会参考書類において適切な情報開示がなされた上で、本定時株主総会に付議される予定です。

このような株主総会における株主意思の確認の手法は、その構造上、強圧性が働きにくいというメリットもあると当社は考えております。

(c) A G Pの少数株主は、会社法上、株式買取請求権の行使を通じて、本株式併合に係る対価の公正さを争う機会が確保されていること

本株主3社以外のA G P株主の皆様の保有するA G P株式は、本株式併合の効力発生をもって1株未満の端数となりますが、株式併合による端数となる株式の株主は、会社法上、所定の要件を満たした場合には、A G Pに対し、自己の有する株式を公正な価格で買い取することを請求することができ、当該買取価格の決定についてA G Pとの間で協議が調わないときには、裁判所に対し、当該買取価格の決定の申立てをすることができます。

エ A G Pにおいて最終事業年度の末日後に生じた重要な財産の処分、重大な債務の負担その他の会社財産の状況に重要な影響を与える事象（会社法施行規則第93条第1項第5号ロ、第85条の3第3号、第33条の9第2号イ）

日本航空は、本日現在、A G Pグループ各社の事業、資産、負債、財政状態、経営成績、キャッシュフローの状況又は将来の収益計画若しくはその見込みに重大な悪影響を与える事由が生じていることを認識しておりません。

なお、A G Pにおいて最終事業年度の末日後に生じた重要な財産の処分、重大な債務の負担その他の会社財産の状況に重要な影響を与える事象に関しては、本定時株主総会の招集に際してA G Pから株主の皆様へ提供される予定のA G Pの第60回（2024年度）の計算書類及び連結計算書類もご参照ください。

（2） 提案の理由

上記のとおり、空港領域・航空業界では脱炭素化の推進が喫緊の課題となる中、A G Pとしても、中長期的な企業価値の向上を実現するため、脱炭素化に積極的に取り組む必要があります。しかし、A G Pにおいては、脱炭素化に係る投資は不十分であり、新規事業への投資も十分な成果をあげていません。また、航空需要の拡大が進む一方で、人材不足が深刻化する状況下、A G Pは、主たる事業である空港内事業に経営資源を集中しながら、従業員の皆様への還元を強化していく必要があります。

そこで、日本航空は、A G Pの非公開化により潜在的な利益相反構造を解消したうえで、効率的なガバナンス体制を新たに構築し、関連事業者と密に連携しながら、脱炭素化を含む中長期的な戦略投資を推進することにより、本邦航空・空港運営という社会インフラを支える公器として持続可能な成長を図ることが、A G Pにとって最善であると判断し、本株式併合を提案します。

2. 定款の一部変更の件

（1） 議案の要領

A G Pの定款を以下のとおり変更する。ただし、本議案に係る定款変更の効力は、本株式併合に係る議案が原案どおり承認可決され、本株式併合の効力が発生することを条件として、本株式併合の効力発生日である2025年10月1日に発生するものとする。

（下線は変更部分を示す。）

現行定款	変更案
（発行可能株式総数） 第5条 本会社の発行可能株式総数は <u>5,200万株</u> とする。 （自己株式の取得） 第6条 本会社は、取締役会の決議によって市場取引等により自己	（発行可能株式総数） 第5条 本会社の発行可能株式総数は <u>40株</u> とする。 （削除）

株式を取得することができる。	
(単元株式数)	(削除)
第7条 本会社の単元株式数は100株とする。	
(単元未満株主の権利)	(削除)
第8条 本会社の株主は、その有する単元未満株式について、以下に掲げる権利以外の権利を行使することができない。	
(1) 会社法第189条第2項各号に掲げる権利	
(2) 取得請求権付株式の取得を請求する権利	
(3) 募集株式または募集新株予約権の割当てを受ける権利	
第9条 (条文省略)	第6条 (現行どおり)
(株式取扱規則)	(株式取扱規則)
第10条 株主名簿および新株予約権原簿への記載または記録、 <u>単元未満株式の買取り</u> 、その他株式または新株予約権に関する取り扱いおよび手数料、株主の権利行使に際しての手続等については、法令または本定款に定めるもののほか、取締役会で定める株式取扱規則による。	第7条 株主名簿および新株予約権原簿への記載または記録、その他株式または新株予約権に関する取り扱いおよび手数料、株主の権利行使に際しての手続等については、法令または本定款に定めるもののほか、取締役会で定める株式取扱規則による。
(基準日)	(削除)
第11条 本会社は、毎年3月31日の最終の株主名簿に記載または記録された議決権を有する株主をもって、その事業年度の定時株主総会において株主の権利を行使することができる株主とする。	
② 前項にかかわらず、必要があるときは、取締役会の決議によって、あらかじめ公告して、一定の日の最終の株主名簿に記載または記録された株主または登録株式質権者をもって、その権利を行使することができる株主または登録株式質権者とする。	
第12条～第14条 (条文省略)	第8条～第10条 (現行どおり)

単元株式数を定める必要性がなくなるため、定款第7条及び第8条の全文の削除並びに第10条の変更を、④1株以上のAGP株式を所有する者が日本航空及び日本空港ビルデング株式会社のみとなり、定時株主総会の基準日に関する規定及び株主総会資料の電子提供制度に係る規定を定める必要性がなくなるため、定款第11条、第15条及び附則第1条の全文の削除を、それぞれ提案します。また、これらの変更に伴う条数の繰上げも提案します。

3. 取締役3名選任の件

(1) 議案の要領

以下の3名を社外取締役に選任する。

ア 原田 昌平

イ 荒金 隆

ウ 山上 俊夫

(2) 提案の理由

上記のとおり、日本航空は、空港周辺・航空業界及び日本全体の脱炭素化に貢献し、また、AGPの企業価値を持続的に向上させるため、AGPを早期に非公開化することが必要だと考えています。しかし、AGP取締役会との間では、AGPの経営戦略についての建設的な対話が困難な状況に陥っています。この状況を踏まえ、本株式併合に係る議案が本定時株主総会で可決された場合に、本株式併合及びその後のAGPの事業運営等を円滑に進めるため、AGP取締役会の構成を変更する必要があります。また、AGPの主たる事業である空港内事業へ会社資源を集中させることにより、AGPの中長期的な企業価値の発展や航空業界が直面している社会的使命を果たしていくためにも、AGP取締役会の変革が必要であるものと考えております。そこで、上記3名の候補者の選任を提案します。

(3) 候補者の氏名、略歴等

氏名 (生年月日)	略歴及び重要な兼職の状況	所有する AGP 株式の数
【社外取締役候補者】 原田 昌平 (1957年9月19日生)	1984年10月 監査法人太田哲三事務所 (現EY新日本有限責任監査法人) 入所 1988年4月 公認会計士登録 1999年5月 同パートナー 2004年5月 同シニアパートナー 2012年9月 同常務理事(アドバイザー 担当) 就任 2017年7月 公認会計士原田昌平事務所開 設(現任) 2017年7月 全国農業協同組合連合会監事 2018年4月 CITIC Limited独立非執行 役員 2018年4月 霞ヶ関キャピタル株式会社監	0株

	査役 2018年12月 MULプライベートリート投資法人（現三菱HCキャピタルプライベートリート投資法人） 監督役員 2019年11月 NTT都市開発プライベート投資法人補欠監督役員（現任） 2021年6月 日比谷総合設備株式会社監査役（現任） 2022年2月 一般社団法人100年企業戦略研究所監事（現任） 2025年3月 戸田建設プライベートリート投資法人監督役員（現任）	
【社外取締役候補者】 荒金 隆 （1960年12月5日生）	1984年4月 日興証券(株)（現SMBC日興証券）入社 2000年10月 (株)日本トレードワークス 常務取締役広報・営業担当 2002年6月 AIP証券(株)取締役内部管理担当 2003年10月 日興プリンシパルインベストメンツ(株)投資担当プリンシパル 2007年2月 同社代表取締役会長 2010年4月 同社代表取締役会長兼社長 2010年10月 (株)暮旅 東南アジア担当 2016年7月 グリーンビジネスサートیفケーションインスティテュートジャパン 合同会社職務執行者 2018年1月 フォレストフィールド(株) 代表取締役 2024年4月 インパクト・キャピタル(株) 内部管理責任者	0株
【社外取締役候補者】 山上 俊夫 （1966年2月14日生）	1997年4月 弁護士登録（第一東京弁護士会） 2006年3月 (株)オプト（現（株）デジタルホールディングス）社外監査役 2006年4月 やまうえ法律事務所開設（現任） 2016年3月 ソウルドアウト（株）監査役 2016年3月 (株)オプトホールディング（現（株）デジタルホールディングス）社外取締役監査等委員 2021年6月 (株)東北新社社外取締役	0株

（注）

- ① 各取締役候補者は、いずれも新任取締役候補者です。
- ② 各取締役候補者は、いずれも就任を承諾しています。
- ③ 各取締役候補者の所有するAGP株式数は、2025年3月31日現在の状況を記載しております。
- ④ 各取締役候補者とAGPの間には、特別の利害関係はありません。
- ⑤ 各取締役候補者は、東京証券取引所の規定に基づく、一般株主と利益相反が

生じるおそれのない独立役員としての要件を満たしています。

⑥ 社外取締役候補者の選任理由及び期待される役割等

原田昌平氏は、公認会計士として、上場会社の会計監査業務、証券化業務、リスク管理・コンプライアンス業務、コンサルティング業務等に従事するとともに、企業会計基準委員会や公認会計士協会等の委員を務めており、財務・会計に関する高度な専門知識を有しているうえ、他法人における役員としての経験も豊富であるため、社外取締役として選任をお願いするものであります。なお、同氏は、社外取締役又は社外監査役となること以外の方法で会社の経営に関与したことはありませんが、財務・会計に関する高度な専門知識を有しており、他法人における役員としての経験も豊富であることから、社外取締役としての職務を適切に遂行することができると考えております。

荒金隆氏は、企業経営に関する豊富な経験を有するとともに、投資のプロフェッショナルとして M&A やガバナンス分野に関する深い見識を有しているため、社外取締役として選任をお願いするものであります。

山上俊夫氏は、弁護士として企業法務に従事し、法務、コンプライアンス、ガバナンスなどに関する深い見識と豊富な経験を有するため、社外取締役として選任をお願いするものであります。なお、同氏は、社外取締役又は社外監査役となること以外の方法で会社の経営に関与したことはありませんが、豊富な企業法務の経験を有していることから、社外取締役としての職務を適切に遂行することができると考えております。

以 上