

## 【表紙】

【提出書類】	四半期報告書
【根拠条文】	金融商品取引法第24条の4の7第1項
【提出先】	関東財務局長
【提出日】	平成24年8月10日
【四半期会計期間】	第63期第1四半期（自平成24年4月1日至平成24年6月30日）
【会社名】	全日本空輸株式会社
【英訳名】	ALL NIPPON AIRWAYS CO.,LTD.
【代表者の役職氏名】	代表取締役社長 伊東 信一郎
【本店の所在の場所】	東京都港区東新橋一丁目5番2号
【電話番号】	03(6735)1001
【事務連絡者氏名】	総務部長 今西 一之
【最寄りの連絡場所】	東京都港区東新橋一丁目5番2号
【電話番号】	03(6735)1001
【事務連絡者氏名】	総務部長 今西 一之
【縦覧に供する場所】	株式会社東京証券取引所 （東京都中央区日本橋兜町2番1号） 株式会社大阪証券取引所 （大阪市中央区北浜一丁目8番16号）

## 第一部【企業情報】

### 第1【企業の概況】

#### 1【主要な経営指標等の推移】

回次	第62期 第1四半期連結 累計期間	第63期 第1四半期連結 累計期間	第62期
会計期間	自平成23年 4月1日 至平成23年 6月30日	自平成24年 4月1日 至平成24年 6月30日	自平成23年 4月1日 至平成24年 3月31日
売上高 (百万円)	305,080	343,194	1,411,504
経常利益又は 経常損失( ) (百万円)	14,456	4,683	68,455
四半期(当期)純利益 又は四半期純損失( ) (百万円)	8,470	668	28,178
四半期包括利益又は 包括利益 (百万円)	16,033	18,626	33,102
純資産額 (百万円)	505,266	526,189	554,859
総資産額 (百万円)	2,083,714	2,001,125	2,002,570
1株当たり四半期 (当期)純利益金額 又は四半期純損失金額 ( ) (円)	3.37	0.27	11.22
潜在株式調整後1株 当たり四半期(当期)純利益金額 (円)	-	-	-
自己資本比率 (%)	24.0	26.0	27.4

- (注) 1. 当社は四半期連結財務諸表を作成しているため、提出会社の主要な経営指標等の推移については記載していない。
2. 売上高には、消費税等は含まれていない。
3. 潜在株式調整後1株当たり四半期(当期)純利益金額については、潜在株式が存在しないため記載していない。

#### 2【事業の内容】

当第1四半期連結累計期間において、当社及び当社の関係会社が営む事業の内容について、重要な変更はない。また、主要な関係会社における異動もない。

## 第2【事業の状況】

### 1【事業等のリスク】

当第1四半期連結累計期間において新たに発生した事業等のリスク及び前事業年度の有価証券報告書に記載した「事業等のリスク」について重要な変更があった事項は次のとおりである。なお、文中の将来に関する事項は、当四半期連結会計期間の末日現在において当社グループが判断したものである。以下の内容は、当該「事業等のリスク」を一括して記載したものであり、当該変更及び追加箇所については、\_\_\_\_\_ 罫で示している。

#### (1) 景気が低迷するリスク

世界経済に関しては、米国及び欧州に端を発した金融危機から一旦は回復の傾向がみられたものの、欧州危機の再発と拡大、中国を含むアジア新興国の成長鈍化、燃料・資源価格の高騰、また日本経済に関しては、円高の進行、輸出の減少、増税の可能性、電力不足等多くの不確定要素により、いずれも引き続き先行きが不透明な状況にある。国内景気の低迷は、個人消費の落ち込みや企業収益の悪化による航空需要の低下を引き起こす可能性がある。また、海外景気（特に今後当社グループが経営戦略上注力するアジアにおける景気）が低迷することで、航空旅客需要の減退や物流の停滞を引き起こし、当社グループの経営に影響を及ぼす可能性がある。さらに、国内人口構成の少子化・高齢化及び製造業の海外移転など産業の空洞化により、中長期的には日本における国内・国際航空需要が縮小することが予想される。

#### (2) 原子力発電所事故の影響に伴うリスク

福島第一原子力発電所の事故は、政府発表によれば、当該原子炉は冷温停止状態にあるものの、周辺エリアにおいては依然として避難区域等としての設定が解除されていない状況にある。当該事故の影響がさらに拡大した場合、または今後同様の事故が発生した場合は、その影響により、飛行禁止区域が拡大または新規に設定されることが予測され、現在の飛行経路が使えなくなり、国内各路線の運航に影響が生じる可能性があるとともに、海外から日本及び国内各地から被災区域方面への旅客・貨物の需要に重大な影響を及ぼす可能性もある。

加えて、電力供給の制約や大規模停電が発生した場合、国内の経済活動の停滞により航空需要が減退するとともに、予約・運航管理をはじめとした当社の必要システムの稼働維持ができなくなり、サービス提供や運航に影響を及ぼす可能性もある。

#### (3) 経営戦略に関わるリスク

##### フリート戦略に関わるリスク

当社グループは、航空運送事業において、中・小型機の活用、機種統合、経済性の高い機材の導入を軸としたフリート戦略を進めており、かかる施策に則ってボーイング社、ボンバルディア社、ならびに三菱航空機社に対して航空機を発注しているが、納期が財務上その他の理由により遅延した場合、当社グループの中長期的な事業に支障を及ぼす可能性がある。

さらに、かかる戦略は以下の要因により奏功せず、また、その所期する効果が減殺される可能性がある。

##### 1) ボーイング社への依存

当社は、提出日（平成24年8月10日）現在、上記のフリート戦略に従って導入を計画している74機中、57機をボーイング社に対して発注している。したがって、ボーイング社が財務上その他の理由により当社または同社製品の保守管理等を行う会社との間の契約を履行できない場合には、当社グループのフリート戦略に沿った機材の調達または保守管理等ができず、当社グループの経営に影響を及ぼす可能性がある。

当社は今後、中・大型機でありながら長距離路線運航が可能であり、かつ軽量化により燃費効率の高いボーイング787型機を重点的に導入する予定である。同型機は納期の遅延が重なっていたが、日本時間の平成23年9月26日のボーイング787 - 8型機の初号機納入以降、提出日（平成24年8月10日）時点で11号機まで納入されている。今後はさらにキャパシティの大きいボーイング787 - 9型機の導入も予定されているが、今後納入予定の同型機またはその関連機材について、納期が大幅に遅延した場合には、当社グループの中長期的な事業に支障をきたす可能性がある。

##### 2) 三菱航空機社による機材開発計画の進行遅延等

当社は、上記のフリート戦略に従って三菱航空機社が開発中の「MR」（三菱リージョナルジェット）」の導入を決定しているが、引き渡し時期について、当初の平成25年度から約2年の遅延が決定した。今後更なる遅延が発生した場合には、当社グループの中長期的な事業に支障をきたす可能性がある。

#### 羽田空港及び成田空港の国際競争力に関わるリスク

当社グループは、国際航空旅客事業においては、羽田空港及び成田空港をハブ空港とするハブ・アンド・スポーク戦略を採用している。しかしながら、羽田空港及び成田空港の空港使用料は外国の国際空港よりも高く、また、飛行可能空域・時間帯、発着枠数にも一定の制約があり、成田空港については都心部からのアクセスに時間を要することが指摘されている。

羽田空港及び成田空港の国際空港としての競争力が、相対的にアジア諸国を中心とする外国の国際空港より低下する場合、米国または欧州とアジア諸国間の航空における両空港への需要が低下し、両空港をハブ空港とする当社グループの経営に影響を及ぼす可能性がある。

#### 発着枠に関わるリスク

当社は、羽田空港の新滑走路供用・成田空港の同時離着陸方式の導入等による首都圏空港容量拡大を最大のビジネスチャンスと捉え、各種投資や事業運営体制の整備を図っている。しかしながら、羽田空港の年間発着枠（昼間時間帯）については、最短で平成25年度中に現在の35万回から40.7万回へ第2段階の増枠が行われる予定だが、その具体的な割り当て等について内容が未公表であり、また、成田空港の発着枠についても、現在の25万回から平成24年度末には27万回に、最終的には最短で平成26年度中に30万回に増枠される予定であるものの、その割り当てに関しては、決定されていない状況である。以上の状況を踏まえ、首都圏における両空港（羽田・成田）の発着枠拡大の数、割り当て、あるいは時期が、当社グループの想定と異なった場合においては、当社グループの経営計画の達成に影響を及ぼす可能性がある。

#### 貨物事業戦略に関わるリスク

航空貨物事業においては半導体・電子機器の輸送が一定程度の割合を占めるため、半導体・電子機器市況の周期的な変動により影響を受ける可能性がある。また、産業構造の変化、及び製造業の海外移転などに伴う産業の空洞化により、航空貨物需要が減少する可能性がある。

国際貨物事業については、エクスプレス事業を含めて中国をはじめとするアジア地域発着貨物への依存度が高いため、アジア地域の経済状況により、輸送重量の減少及び輸送単価の低下の影響を受ける可能性がある。

#### LCC事業に関わるリスク

当社はLCC事業への出資を行い、既に当該事業を開始しているが、空港使用料が高いこと、非混雑の二次的空港の数が少ないこと、東京集中の人口分布等の日本固有の事情があり、日本においてLCC事業が海外と同様に収益を持続的に達成できる事業形態であるかどうかは不透明であり、当該事業進出の目的である新規航空需要の創出に至らないことや、国内外の他のLCCとの競争激化、当社グループ便からの過度の旅客転移の発生により、所期する効果が得られない可能性、各出資会社の利益が一致せず、当社が適切と考える方法による合弁会社の運営ができない可能性、及び合弁会社の経営が悪化した場合に当社が経済的負担を負う可能性がある。また、当社以外の出資会社の経営悪化や同事業からの離脱の可能性もある。

#### マルチブランド戦略、グループ経営体制改革、及びコスト構造改革に関するリスク

当社は、「マルチブランド戦略の確立」、「グループ経営体制改革」、「構造改革によるコスト競争力強化」を柱とする経営基盤の強化に取り組んでいる。

しかしながら、「マルチブランド戦略の確立」に関しては、上記「LCC事業に関わるリスク」によりLCC事業が成功しない可能性があることに加え、同一グループにおいてLCC事業を行うことにより、ANAのブランド価値が毀損する可能性もある。

また、「グループ経営体制改革」に関しては、持株会社制への移行により経営効率が改善するとの保証はなく、持株会社制の移行により所期した施策を想定どおり実行できない可能性もある。

さらに、「構造改革によるコスト競争力強化」に関しては、各種施策の中には第三者の同意取得が必要であるなど達成が不確実なものがあり、また、提供するサービスの品質の低下により当社グループの競争力が損なわれる可能性もある。

なお、当社グループは、経営戦略上、他企業への出資または企業買収を行うことがあるが、これらの出資等が所期する効果を得られない可能性、及び当社が出資等の前に認識しなかった不利益を被る可能性がある。

#### (4) 原油価格変動によるリスク

航空機燃料は原油精製による製品のため、その価格は原油価格に連動する傾向がある。産油国での政情不安、新興国の急激な経済成長に伴う原油需要の増加、石油備蓄量または埋蔵量の低下、原油への投機的な投資行動、自然災害等の要因により原油価格が当社の予測を超えて変動した場合には、当社グループの経営に以下のような影響を及ぼす可能性がある。

#### 原油価格が上昇した場合のリスク

原油価格が上昇すると、基本的に航空機燃料の価格も上昇するため、当社グループにとって大きな負担となる。このため、航空機燃料の価格変動リスクを抑制し、営業利益の安定化を図ることを目的として原油ならびにジェット燃料のコモディティ・デリバティブを利用して一定期間のうちに計画的、継続的にヘッジ取引を実施している。ヘッジ取引量は、国内外全体の調達数量に対し一定水準のヘッジ枠を設定し、四半期毎に計画数量を設定している。実際のヘッジ取引は、1回当りの取引数量を現物市況に影響を及ぼさない範囲で行い、現物の引渡しを伴わない差金精算を毎月実施している。

なお、平成24年度は調達数量の約4割のヘッジを行っているが、今後、更に原油価格が上昇した場合、一般にヘッジ取引価格も市況と同じ傾向で上昇し、また、当社グループが実施しているコスト削減や運賃及び料金等への転嫁には限界があるため、中長期的には当社グループの経営に影響を及ぼす可能性がある。

#### 原油価格が急落した場合のリスク

当社グループは原油価格の変動に対してヘッジを実施しているため、原油価格が期中で急落した場合、ヘッジポジションの状況等によっては市況下落の効果を即座に業績に反映することができず、直ちに利益に寄与しない可能性がある。

#### (5) 新型インフルエンザ等の感染症に関わるリスク

新型インフルエンザをはじめ重大な感染症が発生・蔓延した場合の被害増大は、国際線のみならず全事業の需要減退リスクになり得る。風評による顧客の航空利用の意欲の低下を含め、感染拡大や被害増大により、国内線及び国際線の利用客数が激減し、当社グループの経営に影響を及ぼす可能性がある。

また、感染力が強い新型インフルエンザ等が流行し、予想を超える社員・委託先での罹患者の大量発生や毒性の変化が生じ強毒化した場合等は、事業継続面で影響を及ぼす可能性がある。

#### (6) 為替変動によるリスク

当社グループの費用項目で大きなウエイトを占める航空機燃料の購入を外貨建てで行っていること等から、円安になった場合には収支に与える影響は少なくない。一方で、国際線収入増加に伴い、円高になった場合の収入への影響も拡大している。これらのことから、同種通貨間においては収入で得た外貨を可能な限り外貨建て支出に充当し、為替相場の変動によるリスクの抑制に努めている他、航空機燃料及び航空機材の調達に必要な外貨の一部については、為替相場変動による影響を緩和し支払額の平準化ならびに抑制を図るべく、先物為替予約及び通貨オプション取引を活用し、為替変動が当社グループの営業損益に与えるリスクの軽減を図っている。

#### (7) 国際情勢等の影響によるリスク

現在、当社グループは北米・欧州・中国・アジア方面を中心に国際線を展開している。今後、当社就航地域で政情不安、国際紛争、大規模なテロ事件等が発生した場合、当該地域路線の需要の減少等により当社グループの経営に影響を及ぼす可能性がある。

#### (8) 法的規制に関わるリスク

当社グループは、航空運送事業者として航空事業関連法規の定めに基づき事業運営を行っている。また、旅客・貨物を含めた国際線事業においては、条約、二国間協定、IATA（国際航空運送協会）及びICAO（国際民間航空機関）の決定事項その他の国際的取決めに従った事業運営が求められている。これらの規制により、当社グループの事業における運賃、飛行空域、運航スケジュール、安全管理等について様々な制約を受ける。さらに、当社グループの事業は、運賃及び料金の設定につき独占禁止法その他諸外国の類似の法令の制約を受けることがある。

#### (9) 訴訟に関わるリスク

当社グループは事業活動に関して各種の訴訟に巻き込まれるおそれがあり、これらが当社グループの経営に影響を及ぼす可能性がある。また、当社は以下の事象について、今後訴訟の提起等を受ける可能性があり、合わせて他の国及び地域においても同様の調査が開始される可能性がある。

##### 米国における価格調整疑惑に関する件

当社は、米国司法省から提起されていた国際航空貨物・旅客輸送にかかわる価格調整等の容疑について、諸般の事情を総合的に勘案した結果、平成22年10月に司法取引に合意した。これに関連して提起されていた貨物輸送に関する集団民事訴訟についても、同年10月に和解に合意している。

なお、旅客輸送に関する集団民事訴訟については、現時点では具体的な請求額の明示はなく、詳細の把握及び分析は困難な状況である。

(10) 公租公課等に関わるリスク

航空事業に関する公租公課等として航空機燃料税や着陸料、航行援助施設利用料等があげられるが、航空機燃料税及び着陸料については現在国の時限的な軽減措置を受けており、今後、軽減措置の縮小・廃止が行われた場合、当社グループの経営に影響を及ぼす可能性がある。

(11) 環境規制に関わるリスク

近年、地球環境保全の一環として、航空機による騒音、温暖化ガス（CO<sub>2</sub>等）の排出量、環境汚染物質の使用ならびに処理、主な事業所におけるエネルギー使用等にかかわる数多くの国内・海外法規制が導入、または強化されつつある。当社グループは、これらの法規制を遵守するため多額のコストを負担しているが、現状の規制のさらなる強化、EU排出量取引制度、各国政府による環境税等の新たな規制が導入された際には、事業活動が制限され、または多額の追加的費用を負担しなければならない可能性がある。

(12) 航空業界を取り巻く環境のリスク

現在、航空業界を取り巻く環境は大きく変化しており、世界の航空業界においてもオープンスカイ政策の進展やLCCの台頭、公的支援または企業再生手続による経営破綻航空会社の競争力の回復、既存航空会社の合従連衡の進展等、大きな競争環境の変化が生じている。

日本国内においては、航空政策の方針転換や競合他社とりわけ公的支援を受けながら再上場申請を行った日本航空株の財務体質の強化及びそれに伴う競争力の回復等、今後、現在の競争環境や事業環境が大幅に変化した場合、当社グループの経営に影響を及ぼす可能性がある。

(13) 競合リスク

今後、燃油費、資金調達コスト、環境規制への対応その他の要因により、当社グループの航空運送事業にかかるコストが上昇する可能性は否定できない。かかる場合、当社グループが利益を確保するためには、間接固定費の削減、機種統合による効率化の推進等のコスト削減を実施するとともに運賃・料金等にかかるコストを転嫁する必要がある。しかしながら、当社は国内外の同業他社やLCCの他、一部の路線については新幹線等の代替交通機関と競合関係にあるため、かかるコストの転嫁により価格競争力が低下し、または競合相手との価格競争上かかるコスト転嫁が大きく制約を受ける結果、当社グループの経営に影響を及ぼす可能性がある。

(14) 提携戦略が奏功しないリスク

当社は、主にスターアライアンス加盟を通じて、日本国外における知名度の向上、それに伴う旅客ミックス、ネットワークの拡大、市場の多様化だけでなく、アライアンスパートナーによる航空券の販売（コードシェア）や他社マイレージ会員による当社便利用等様々な利益を得ている。

また、ATI（独占禁止法適用除外）認可に基づき、ユナイテッド航空、コンチネンタル航空（ユナイテッド航空とコンチネンタル航空は、平成24年3月に運航便名をユナイテッド航空に統一）と共同で、平成23年4月1日より太平洋路線における共同事業（ジョイントベンチャー）を開始している。なお、平成23年6月1日、ルフトハンザドイツ航空についても国土交通省より認可を受け、平成23年度下期より日欧間ネットワークにおいても共同事業を段階的に開始し、平成24年4月1日より本格展開を開始した。

しかしながら、各国の独占禁止法の制約によりアライアンスの解体を余儀なくされた場合、他のアライアンスパートナーが、スターアライアンスを脱退し、もしくは事業方針を変更した場合、他のアライアンス・グループが競争力を強化した場合、または2社間提携の解消や経営悪化・再編、提携先の信用力の低下等が発生した場合、もしくは外的要因で提携活動に対する規制が強化されるようなことがあった場合等には、提携効果が低下し、当社グループの経営に影響を及ぼす可能性がある。

(15) 運航リスク

航空機事故等

当社グループ運航便及びコードシェア便で航空機事故が発生した場合、当社グループに対するお客様の信頼や社会的評価が失墜し、事故直後から中長期的に需要が低下して当社グループの経営に大きな影響を及ぼす可能性がある。なお、平成23年9月6日に当社140便の飛行姿勢が一時的に不安定になった件、平成24年2月5日に当社731便の機体尾部が滑走路に接触した件、及び平成24年6月20日に当社956便の機体が着陸時の衝撃により一部損傷した件等については、現在国土交通省運輸安全委員会により原因の究明が続けられているが、今後、最終的な調査結果が発表される予定である。

また、他社において大規模な航空機事故が発生した場合においても、同様に航空需要が低下して当社グループの経営に影響を及ぼす可能性がある。なお、航空機事故が発生した場合、損害賠償や運航機材の修復・買換え等に多額の費用が発生するが、これらの直接的費用のすべてが航空保険にて填補されるわけではない。

#### 耐空性改善通報等

航空機の安全性を著しく損なう問題が発生した場合、法令に基づき国土交通大臣から耐空性改善通報等が発出され、安全が確認されるまで同型式機材の運航が認められない場合がある。また、法令に基づく耐空性改善通報等が発出されない場合であっても、社内規程等により安全性が確認できない場合、自主的に同型式の機材の運航を見合わせ、また同型式の機材の修理または交換を行うことがある。このような事態が発生した場合、当社グループの航空機の安全性に関する信用及び経営に影響を及ぼす可能性がある。特に、当社グループは、ボーイング787型機等、新型機種への集約を進めているが、新型機種はその性能等が必ずしも十分な実働実績により検証されておらず、また当社が依存する機種について設計上の欠陥または技術的な問題が発生した場合には、当社グループの経営により深刻な影響を及ぼす可能性がある。

#### (16) 顧客情報漏洩リスク

当社グループは、ANAマイレージクラブの会員数約2,300万人（平成24年3月末日現在）に関わる会員情報を始め、膨大な顧客に関する情報を保持している。個人情報保護法により、これらの個人情報を適切に管理することが求められている。当社グループにおいては、プライバシーポリシーを定め、個人情報の取り扱いに関する当社の姿勢・考え方を広くお客様に告知するとともに、システム対策を含め情報セキュリティについては十分な対策を講じている。また、セキュリティーホールをなくすべく、業務手順の改定やシステム改修を継続的に実施しているが、不正アクセスや業務上の過失等、何らかの原因により大規模な個人情報漏洩事故が発生した場合、多額の損害賠償費用が発生し、また、信用失墜により、当社グループの経営に影響を及ぼす可能性がある。

#### (17) 災害リスク

東日本大震災により日本における航空需要が減退し、当社グループの業績に悪影響を及ぼした。航空需要は概ね震災前の水準まで回復しているが、将来、地震、津波、洪水、台風、積雪、火山噴火、感染症、ストライキ、暴動等により空港が長期間閉鎖される場合や飛行経路が制限を受ける場合には、その間当該空港または当該経路を利用する運航便に影響が生じ、または航空需要が大幅に減退することにより、当社グループの経営に影響を及ぼす可能性がある。

特に、当社グループがデータセンターを東京地区に設置していること、国内線・国際線全便の運航管理を羽田空港にて実施していること、及び当社グループの国内線旅客の60%以上が羽田空港を、国際線旅客の50%以上が成田空港をそれぞれ利用していること等により、首都圏において、地震、台風等の大規模災害が発生した場合、当該施設において火災等の災害が発生した場合、またはストライキにより空港もしくはそのアクセスが閉鎖された場合、当社グループのシステムもしくは運航管理機能または運航そのものが長期間停止し、当社の経営に重大な影響を及ぼす可能性がある。

#### (18) 損益構造に関わるリスク

当社グループは、航空機材費及び人件費等の固定費、ならびに燃料費及び空港使用料等、主として機種によって定まり搭乗率の影響を受けない費用が全体のコストに占める割合が高く、経済状況に即応した事業規模調整の自由度が低位なため、旅客数あるいは貨物輸送量が減少した場合、損益に与える影響が大きくなる可能性がある。また、当社グループの航空旅客事業は夏場に売上が増加する傾向があるため、かかる時期において需要が大きく減少した場合には、その事業年度における当社グループの業績に影響を及ぼす可能性がある。

#### (19) IT（システム）リスク

航空運送事業は、システムを通じて予約販売、搭乗手続、運航管理、業務管理等、お客様へのサービス及び運航に必要な業務を実施しており、システム依存度が高い業種といえる。自然災害、事故、コンピュータ・ウィルス、不正アクセス等によりかかるシステムあるいは通信ネットワークに重大な障害が発生した場合、お客様へのサービス及び運航の維持が困難になるとともに、信用失墜により当社グループの経営に影響を及ぼす可能性がある。また、当社グループのシステムは他提携航空会社においても使用されており、その影響範囲は自社グループ内にとどまらない。

なお、大規模な停電または節電要請があった場合は、予約・運航管理等の当社の必要システムへの電力供給不足が生じることが懸念され、システムの稼働維持に影響を及ぼす可能性がある。

#### (20) 人事・労務に関するリスク

##### ストライキに関するリスク

当社グループの従業員の多くは労働組合に所属しており、当社グループの従業員が集团的にストライキ、業務停止またはサボタージュ等を行った場合、当社グループの航空機の運航に影響を受ける可能性がある。

##### 必要な運航乗務員等を確保できないリスク

LCCの運航開始等により運航乗務員等に対する需要が高まっている一方、運航乗務員等の育成には一定期間の教育訓練等が必要であり、当社グループが適時に適切な数の適正能力を有する運航乗務員等を確保できな

い場合には、当社グループの経営が影響を受ける可能性がある。

## (21) 財務に関わるリスク

### 資金調達コストの増加

当社グループは、機材調達等のため銀行借入・増資・社債発行等により資金調達を行っている。しかしながら、今後、航空業界の事業環境が悪化した場合、金融市場が混乱した場合、税制、政府の金利政策や政府系金融機関の保証制度等が変更された場合、もしくは当社の信用格付けが格下げされた場合等においては、当社にとって有利な条件による資金調達が困難または不可能となる結果、資金調達コストが増加し、当社グループの経営に影響を及ぼす可能性がある。

### 資産減損等のリスク

当社グループは、その事業の性質上多くの固定資産を保有しているが、今後各種事業収支が悪化した場合、あるいは資産売却を決定した場合等には、固定資産の減損または固定資産の売却損の計上が必要となる可能性がある。

## 2【経営上の重要な契約等】

### (1) 吸収分割契約締結の件

当社（平成25年4月1日付で「ANAホールディングス株式会社」に商号変更予定。）は、平成24年5月15日開催の取締役会において、当社が営む一切の事業（但し、株式を保有する会社の事業活動に対する支配または管理及びグループ運営に関する事業を除く。）を会社分割により、当社の100%子会社であるANAホールディングス株式会社（平成25年4月1日付で「全日本空輸株式会社」に商号変更予定。）に承継させることを決議し、同日付で吸収分割契約を締結した（以下、当会社分割を「本件吸収分割」という）。

なお、平成24年6月19日開催の当社及びANAホールディングス株式会社の株主総会において、本件吸収分割契約締結の件は、承認可決されている。

#### 本件吸収分割の目的

日本の航空業界を取り巻く環境は、首都圏空港容量の拡大や航空自由化の更なる進展、LCCの相次ぐ就航等、大きな転換期を迎えている。今後、既存の日系キャリアはもとより、アジア・欧米のメガキャリアやLCC、さらに新幹線など他交通機関も含む競争の激化が予想されている。

このような環境変化にスピーディーに対応し、先般策定した「2012-13年度ANAグループ経営戦略」で掲げた「大競争時代を勝ち抜き、常にお客様に選ばれ続けるエアライングループである」ために、また、既存のANAブランドとLCCブランドとの「マルチブランド戦略」に対応する最適な組織体制として、グループ経営の強化及び各事業会社の自律的経営による効率経営の実現を目的として、当社は航空運送事業等をANAホールディングス株式会社へ吸収分割し、持株会社制へ移行することとした。

#### 本件吸収分割の方法

当社を分割会社とし、当社の100%子会社であるANAホールディングス株式会社を吸収分割承継会社とするいわゆる物的分割である。

#### 本件吸収分割に係る割当ての内容

本件吸収分割に際し、ANAホールディングス株式会社は普通株式1,000株を発行し、その総数を当社に対して割当て交付する。

#### 本件吸収分割の日程

平成24年5月15日 吸収分割契約承認取締役会決議日（当社及び承継会社）

平成24年5月15日 吸収分割契約締結日

平成24年6月19日 吸収分割承認株主総会（当社及び承継会社）

平成25年4月1日（予定） 吸収分割効力発生日

本件吸収分割は、必要に応じ所管官公庁の許認可等が得られることを前提条件としている。



本件吸収分割に係る割当ての内容の算定根拠

承継会社となるANAホールディングス株式会社は当社の100%子会社であり、また、本件吸収分割はいわゆる物的分割であることから、承継会社が分割会社である当社に交付する普通株式数については、これを任意に定めることができるものと認められるため、当社及び承継会社が協議のうえ決定しており、第三者機関による算定は実施していない。

分割する部門の経営成績（平成24年3月期）

	分割対象事業実績（a）	当社単体の実績（b）	比率(a/b)
売上高	12,064億円	12,334億円	97.8%

（注）当社と当社の完全子会社であるエアニッポン株式会社は、平成23年11月25日に締結した合併契約書に基づき、平成24年4月1日付けで合併している。このため、分割対象事業実績（a）及び当社単体の実績（b）は、当該合併を勘案した平成24年3月期の見込み数値である。

分割する資産、負債の項目および金額（平成24年3月31日現在）

資産		負債	
項目	金額	項目	金額
流動資産	1,603億円	流動負債	1,879億円
固定資産	1,534億円	固定負債	1,133億円
合計	3,137億円	合計	3,012億円

（注）当社と当社の完全子会社であるエアニッポン株式会社は、平成23年11月25日に締結した合併契約書に基づき、平成24年4月1日付けで合併している。このため、分割する資産、負債については、当該合併を勘案した平成24年3月31日現在の見込み数値である。上記金額に本件吸収分割期日までの増減を調整した上で確定する。

本件吸収分割の相手会社に関する事項

商号	ANAホールディングス株式会社
本店の所在地	東京都港区東新橋一丁目5番2号
代表者の氏名	代表取締役 坂爪 浩
資本金の額	10百万円（平成24年8月10日現在）
純資産の額	10百万円（平成24年8月10日現在）
総資産の額	10百万円（平成24年8月10日現在）
事業の内容	本件吸収分割前は事業を行っておりません

（注）ANAホールディングス株式会社の設立は平成24年4月2日であり、本四半期報告書提出日現在、最初の事業年度は終了していない。

(2) 営業に関する重要な契約

当第1四半期連結会計期間において新たに締結した重要な契約は次のとおりである。

（平成24年6月30日現在）

契約会社名	契約の種類	契約先	備考・対象区間
全日本空輸(株)（提出会社）	共同便（コードシェアリング）契約	山東航空	日本～中国

## 3【財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析】

文中の将来に関する事項は、当四半期連結会計期間の末日現在において当社グループが判断したものである。

## (1) 業績の状況

連結経営成績	前第1四半期連結累計期間 (自平成23年4月1日 至平成23年6月30日) (億円)	当第1四半期連結累計期間 (自平成24年4月1日 至平成24年6月30日) (億円)	前年同期比 増減率 (%)
営業収入	3,050	3,431	12.5
航空運送事業	2,743	3,064	11.7
旅行事業	264	347	31.3
その他	334	361	8.1
セグメント間取引	291	341	-
営業利益又は営業損失( )	81	110	-
航空運送事業	92	89	-
旅行事業	0	8	1,710.4
その他	9	11	19.6
セグメント間取引	1	0	39.0
経常利益又は経常損失( )	144	46	-
四半期純利益又は四半期純損失( )	84	6	-

下記(注)1、2、3参照。

当第1四半期連結累計期間(平成24年4月1日～平成24年6月30日(以下、「当第1四半期」という。))のわが国経済は、昨年発生した東日本大震災(以下、「震災」という。)からの復興需要等を背景として景気は緩やかに回復しつつあるものの、先行きについては欧州政府債務危機を巡る不確実性が依然として高いなかで、世界景気に減速感が広がっていることに加え、電力供給の制約、デフレの影響等、わが国の景気が下押しされるリスクが存在している。

航空業界においては、日本をベースとしたLCCが本格的に事業を開始し、競争環境にも変化が生じはじめている。

当第1四半期におけるセグメント別の概況は以下のとおりである。

**セグメント別の概況****航空運送事業**

営業収入3,064億円(前年同期比11.7%増) 営業利益89億円(前年同期 営業損失92億円)

## &lt; 国内線旅客 &gt;

項目	前第1四半期連結累計期間 (自平成23年4月1日 至平成23年6月30日)	当第1四半期連結累計期間 (自平成24年4月1日 至平成24年6月30日)	前年同期比 増減率 (%)
旅客収入 (億円)	1,345	1,492	10.9
旅客数 (人)	8,164,172	9,502,808	16.4
座席キ口 (千席キ口)	13,331,535	14,256,391	6.9
旅客キ口 (千人キ口)	7,149,460	8,296,601	16.0
利用率 (%)	53.6	58.2	4.6

下記(注)3、4、5、9、10参照。

国内線旅客は、昨年震災の影響を大きく受けた旅行需要が堅調に推移しており、旅客数は前年同期を上回った。

路線ネットワークでは、成田＝新潟線、伊丹＝福島線を新規開設した他、福岡＝宮崎・仙台線を再開し、羽田＝函館・小松線、伊丹＝福岡線等を増便した一方で、羽田＝沖縄線、成田＝中部線等を減便する等、需給適合を図った。また、ボーイング787型機を、既存路線に加え新たに競合路線である羽田＝福岡・鹿児島・熊本線に投入し、競争力強化に努めた。

営業面では、お客様ニーズや競争環境の変化に対応し、プロモーション型運賃をリニューアルした。55日前まで購入可能でよりお求めやすい価格の新運賃「旅割55」を設定した他、購入期限をイメージしやすくするために「旅割」、「スーパー旅割」の名称を「旅割28」、「旅割45」に改称し、利便性の向上を図った。

サービス面では、新プレミアムクラスシートの導入を開始（平成24年6月末現在で2機）した他、熊本空港や関西空港におけるANAラウンジの改修等により、競争力の向上に向けた施策を展開した。

#### < 国際線旅客 >

項目	前第1四半期連結累計期間 (自平成23年4月1日 至平成23年6月30日)	当第1四半期連結累計期間 (自平成24年4月1日 至平成24年6月30日)	前年同期比 増減率 (%)
旅客収入 (億円)	692	832	20.2
旅客数 (人)	1,273,803	1,592,394	25.0
座席キ口 (千席キ口)	8,326,931	9,059,520	8.8
旅客キ口 (千人キ口)	5,470,532	6,818,290	24.6
利用率 (%)	65.7	75.3	9.6

下記(注)3、5、9、10参照。

国際線旅客は、昨年震災の影響を大きく受けた訪日需要をはじめ旅行需要は着実に回復しており、ゴールデンウィーク期間を中心として堅調に推移し、旅客数は前年同期を上回った。

路線ネットワークでは、1月からの成田＝杭州線のデイリー運航を継続するとともに、サマーダイヤからは関西＝杭州・青島線もデイリー運航化し、加えて関西＝北京線の機材を大型化する等、中国路線ネットワークの充実を図った。また、羽田＝フランクフルト線には、4月13日より全便にボーイング787型機を投入し、利用率は堅調に推移している。

営業面では、各種割引運賃設定によるプレジャー需要喚起に加え、4月1日より日欧Joint Ventureが本格的にスタートし、当社・ルフトハンザドイツ航空の対象路線について、お客様が2社の運航便の中から自由に搭乗便をお選びいただける共同運賃を設定すること等により、競争力・利便性の向上に努めた。

#### < 貨物 >

項目	前第1四半期連結累計期間 (自平成23年4月1日 至平成23年6月30日)	当第1四半期連結累計期間 (自平成24年4月1日 至平成24年6月30日)	前年同期比 増減率 (%)
国内線 貨物収入 (億円)	79	76	3.5
有効貨物トンキ口 (千トンキ口)	426,304	465,468	9.2
貨物輸送重量 (トン)	108,575	106,764	1.7
貨物トンキ口 (千トンキ口)	108,755	107,036	1.6
郵便収入 (億円)	8	9	2.8
郵便輸送重量 (トン)	8,018	7,847	2.1
郵便トンキ口 (千トンキ口)	8,268	7,929	4.1
貨物重量利用率 (%)	27.5	24.7	2.8

項目	前第1四半期連結累計期間 (自平成23年4月1日 至平成23年6月30日)	当第1四半期連結累計期間 (自平成24年4月1日 至平成24年6月30日)	前年同期比 増減率 (%)
国際線			
貨物収入 (億円)	236	215	9.0
有効貨物トンキロ (千トンキロ)	888,056	945,836	6.5
貨物輸送重量 (トン)	140,644	146,260	4.0
貨物トンキロ (千トンキロ)	563,575	585,956	4.0
郵便収入 (億円)	8	8	3.0
郵便輸送重量 (トン)	5,926	7,001	18.1
郵便トンキロ (千トンキロ)	27,554	29,201	6.0
貨物重量利用率 (%)	66.6	65.0	1.5

下記(注)3、5、6、7、8、11、12、13参照。

国内線貨物は、生鮮品等の沖縄発着貨物や全国的な通販市場の広がりによる宅配貨物等が堅調に推移したが、震災直後の需要増の反動があることに加え、天候不順による野菜不作、さらには台風の影響等もあり、輸送重量・収入ともに前年同期を下回った。

国際線貨物についても、震災直後の需要増の反動があることに加え、欧州政府債務危機等の影響により、欧州向け貨物輸送を中心とした航空貨物輸送需要の大幅な減少が見込まれた。そのため、当社のネットワークを活かした欧米発アジア・中国向け、またアジア・中国発欧米向け、さらには沖縄貨物ハブを中心としたアジア域内貨物等の三国間輸送を積極的に取り込んだ結果、輸送重量は前年同期を上回ったが、収入については前年同期を下回った。

#### <その他>

航空運送事業におけるその他は、受託ハンドリング収入等で増収となり、当第1四半期の収入は430億円（前年同期372億円、前年同期比15.6%増）となった。

#### 旅行事業

**営業収入347億円（前年同期比31.3%増） 営業利益8億円（同1,710.4%増）**

国内旅行は、今春開業の東京スカイツリーをはじめとした東京観光型商品や東京ディズニーリゾート関連商品等、昨年震災の影響を受けた各地から関東方面への需要が順調に推移したことに加えて、販売開始時期を前倒ししゴールデンウィーク期間の需要を早期に取り込んだ結果、当第1四半期の売上高は前年同期を上回った。

海外旅行は、スターアライアンス加盟航空会社利用商品の設定や、主力のパッケージツアーである「ANA 八口ツアー」および海外ダイナミックパッケージ「WEBフリープラン（平成24年7月より「旅作」へ名称変更）」の商品・販売を強化したこと等により、各方面ともに取扱高が拡大し、当第1四半期の売上高は前年同期を上回った。

#### その他

**営業収入361億円（前年同期比8.1%増） 営業利益11億円（同19.6%増）**

その他は、商事・物販における収入が増加したこと等により、当第1四半期の収入は前年同期を上回った。

- (注) 1. セグメント内の内訳は内部管理上採用している区分によっている。  
 2. 各セグメントの営業収入はセグメント間の売上高を含み、営業利益または営業損失はセグメント利益または損失に該当する。  
 3. 上記の金額には、消費税等は含まない。  
 4. 国内線旅客実績にはアイベックスエアラインズ(株)、北海道国際航空(株)、スカイネットアジア航空(株)及び(株)スターフライヤーとのコードシェア便実績を含む。  
 5. 国内線、国際線ともに不定期便実績を除く。  
 6. 国内線貨物及び郵便実績には、北海道国際航空(株)、スカイネットアジア航空(株)及びオリエンタルエアブリッジ(株)とのコードシェア便実績を含む。  
 7. 国内線深夜貨物定期便実績を含む。  
 8. 国際線貨物及び郵便実績には、コードシェア便実績、ブロック・スペース契約締結便実績及び地上輸送実績を含む。  
 9. 座席キロは、各路線各区間の有効座席数(席)に各区間距離(km)を乗じた数値の合計。  
 10. 旅客キロは、各路線各区間の旅客数(人)に各区間距離(km)を乗じた数値の合計。  
 11. 有効貨物トンキロは、各路線各区間の有効貨物重量(トン)に各区間距離(km)を乗じた数値の合計。なお、旅客便については、床下貨物室(ペリー)の有効貨物重量に各区間距離を乗じている。また、床下貨物室の有効貨物重量には、貨物・郵便の他、搭乗旅客から預かる手荷物搭載の有効搭載重量も含まれている。  
 12. 貨物トンキロ及び郵便トンキロは、各路線各区間の輸送重量(トン)に各区間距離(km)を乗じた数値の合計。  
 13. 貨物重量利用率は、貨物トンキロと郵便トンキロの合計を有効貨物トンキロで除した数値。

(2) 財政状態

資産の部は、流動資産が136億円増加し、固定資産が151億円減少したことから、総資産は前期末に比べて14億円減少し、2兆11億円となった。

負債の部は、発売済航空券の未決済勘定の増加や社債発行による資金調達を実施したことから、前期末に比べて272億円増加し、1兆4,749億円となった。なお、有利子負債は、前期末に比べて19億円増加し、9,656億円となった。

純資産の部は、四半期純利益を計上したものの、配当金の支払や繰延ヘッジ損益の減少などから、前期末に比べて286億円減少し、5,261億円となった。この結果、自己資本比率は26.0%となった。

(3) 事業上及び財務上の対処すべき課題

当第1四半期連結累計期間において、新たに発生した当社グループが対処すべき課題は次のとおりである。

公募増資の実施について

日本の航空業界を取り巻く環境は、羽田空港や成田空港をはじめとした首都圏空港容量の拡大や航空自由化の更なる進展、LCCの相次ぐ就航等、大きな転換期を迎えている。

このような環境下において「アジアを代表するエアライングループを目指す」という経営ビジョンの達成に向け、本年2月に「2012-13年度ANAグループ経営戦略」を策定し、さらに今後のグループ経営体制として競争を勝ち抜くことが出来る経営基盤の構築を目的に持株会社制への移行（平成25年4月）を決定した。

この新たなステージである持株会社体制では、ANAブランドとLCCブランドとのマルチブランド戦略に対応する最適な組織体制として、「経営」と「執行」の分離と、グループ経営の強化および各事業会社の自律的経営による効率経営の実現を図っていく。加えて、成長著しいアジアを主力市場とする航空会社として、日本のみならず「アジアをベースにしたマルチブランド化」を目指して、積極的なアジア域内での事業展開を加速し、将来に向けあらゆる成長戦略を機動的に実行していく。

このような状況の下、今後の事業ポートフォリオ拡張の中で、とりわけ成長分野である国際線旅客事業のネットワーク競争力に重要な、最新鋭機材ボーイング787型機を中心とする経済効率の高い戦略的機材への投資促進を図ると共に、アジアをベースにしたマルチブランド戦略の確立を目指して、将来の成長機会に適時かつ機動的に対応できるような財務基盤を確立するために、平成24年7月3日に当社取締役会において公募増資を実施することを決議し、公表した。なお、同時に取締役会にて発行決議が行われた第三者割当分と合わせた10億株のうち、第三者割当分を除く914百万株分1,611億円については、平成24年7月25日に払い込みが完了している。

今後も当社グループは「2012-13年度ANAグループ経営戦略」を着実に推進し、「大競争時代を勝ち抜き、常にお客様に選ばれ続けるエアライングループ」として航空運送事業を中心とした高品質なサービス提供の維持・向上に努めていく。

(4) 研究開発活動

航空運送事業セグメントにおいては、より安全で快適かつ効率的な航空運送サービスを提供するための多様な改良・改善活動を推進している。

また、航空運送事業をはじめ各セグメントにおける事業活動が及ぼす環境負荷の逡減活動も推進している。

なお、上記活動に関して「研究開発費等に係る会計基準」に定義する研究開発費に該当するものはない。

(5) 従業員数

平成24年4月1日付で提出会社は連結子会社のエア・ニッポン(株)と合併している。これに伴い、平成24年6月30日時点の提出会社の従業員数は14,471名となっている。なお、従業員数は就業人員であり、提出会社から他社への出向社員を除き、他社から提出会社への出向社員を含む。また、提出会社の従業員はすべて航空運送事業に属している。

### 第3【提出会社の状況】

#### 1【株式等の状況】

##### (1)【株式の総数等】

###### 【株式の総数】

種類	発行可能株式総数(株)
普通株式	5,100,000,000
計	5,100,000,000

###### 【発行済株式】

種類	第1四半期会計期間末現在発行数(株) (平成24年6月30日)	提出日現在発行数(株) (平成24年8月10日)	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	内容
普通株式	2,524,959,257	3,438,959,257	東京証券取引所市場第一部 大阪証券取引所市場第一部 ロンドン証券取引所	単元株式数 1,000株
計	2,524,959,257	3,438,959,257	-	-

(注)平成24年7月25日を払込期日とする募集による新株式発行により、発行済株式総数が914,000,000株増加している。

##### (2)【新株予約権等の状況】

該当事項なし。

##### (3)【行使価額修正条項付新株予約権付社債券等の行使状況等】

該当事項なし。

##### (4)【ライツプランの内容】

該当事項なし。

##### (5)【発行済株式総数、資本金等の推移】

年月日	発行済株式総数増減数(株)	発行済株式総数残高(株)	資本金増減額(百万円)	資本金残高(百万円)	資本準備金増減額(百万円)	資本準備金残高(百万円)
平成24年4月1日～ 平成24年6月30日	-	2,524,959,257	-	231,381	-	166,404

(注)平成24年7月25日を払込期日とする募集による新株式発行により、発行済株式総数が914,000,000株、資本金及び資本準備金がそれぞれ80,578百万円増加している。

##### (6)【大株主の状況】

当四半期会計期間は第1四半期会計期間であるため、記載事項はない。

(7)【議決権の状況】

当第1四半期会計期間末日現在の「議決権の状況」については、株主名簿の記載内容が確認できないため、記載することができないことから、直前の基準日（平成24年3月31日）に基づく株主名簿による記載をしている。

【発行済株式】

（平成24年6月30日現在）

区分	株式数（株）	議決権の数（個）	内容
無議決権株式			
議決権制限株式（自己株式等）			
議決権制限株式（その他）			
完全議決権株式（自己株式等）	普通株式 5,171,000		
完全議決権株式（その他）	普通株式 2,508,292,000	2,508,292	
単元未満株式	普通株式 11,496,257		
発行済株式総数	2,524,959,257		
総株主の議決権		2,508,292	

（注）「完全議決権株式（その他）」の欄には、証券保管振替機構名義の株式が12,000株（議決権の数12個）含まれている。

【自己株式等】

(平成24年6月30日現在)

所有者の氏名又は名称	所有者の住所	自己名義所有株式数(株)	他人名義所有株式数(株)	所有株式数の合計(株)	発行済株式総数に対する所有株式数の割合(%)
全日本空輸(株)	東京都港区東新橋1丁目5-2	2,608,000	-	2,608,000	0.10
エア・ニッポン(株)	東京都港区東新橋1丁目5-2	136,000	-	136,000	0.01
(株)ANAエアサービス東京	千葉県成田市木の根38番地	687,000	-	687,000	0.03
全日空商事(株)	東京都港区東新橋1丁目5-2	662,000	-	662,000	0.03
ANAファシリティーズ(株)	東京都港区芝5丁目31-19	612,000	-	612,000	0.02
大分空港給油施設(株)	大分県国東市安岐町下原13	48,000	-	48,000	0.00
鹿児島空港給油施設(株)	鹿児島県霧島市溝辺町麓1465	84,000	-	84,000	0.00
米子空港ビル(株)	鳥取県境港市佐斐神町1634	30,000	-	30,000	0.00
鳥取空港ビル(株)	鳥取県鳥取市湖山町西4丁目110番地5	50,000	-	50,000	0.00
八丈島空港ターミナルビル(株)	東京都八丈島八丈町大賀郷2839-2	176,000	-	176,000	0.01
ATS徳島航空サービス(株)	徳島県板野郡松茂町豊久字朝日野16番地2	30,000	-	30,000	0.00
庄内空港ビル(株)	山形県酒田市大字浜中字村東30番地3	-	48,000	48,000	0.00
計	-	5,123,000	48,000	5,171,000	0.20

(注) 1. 上記のほか株主名簿上は当社名義となっているが実質的に所有していない株式が1,000株(議決権の数1個)ある。

なお、当該株式は、上記「発行済株式」の「完全議決権株式(その他)」の欄の普通株式に含めている。

2. 庄内空港ビル(株)は、当社の取引先会社で構成される持株会(全日空協力会社持株会 東京都港区東新橋1丁目5-2)に加入しており、同持株会名義で当社株式48,000株を所有している。

3. エア・ニッポン(株)は、平成24年4月1日付で、当社と合併している。

2【役員の状況】

該当事項なし。



## 第4【経理の状況】

### 1．四半期連結財務諸表の作成方法について

当社の四半期連結財務諸表は、「四半期連結財務諸表の用語、様式及び作成方法に関する規則」（平成19年内閣府令第64号）に基づいて作成している。

### 2．監査証明について

当社は、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づき、第1四半期連結会計期間（平成24年4月1日から平成24年6月30日まで）及び第1四半期連結累計期間（平成24年4月1日から平成24年6月30日まで）に係る四半期連結財務諸表について、新日本有限責任監査法人による四半期レビューを受けている。

1【四半期連結財務諸表】  
(1)【四半期連結貸借対照表】

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (平成24年3月31日)	当第1四半期連結会計期間 (平成24年6月30日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	41,867	26,171
受取手形及び営業未収入金	124,028	123,183
有価証券	237,104	264,774
商品	4,924	5,173
貯蔵品	44,935	47,494
繰延税金資産	30,269	39,331
その他	66,752	57,328
貸倒引当金	1,160	1,104
流動資産合計	548,719	562,350
固定資産		
有形固定資産		
建物及び構築物(純額)	112,028	110,583
航空機(純額)	751,108	790,798
土地	56,545	56,538
リース資産(純額)	27,305	26,593
建設仮勘定	241,817	200,752
その他(純額)	31,072	29,482
有形固定資産合計	1,219,875	1,214,746
無形固定資産	71,846	69,839
投資その他の資産		
投資有価証券	58,586	56,968
繰延税金資産	68,887	68,059
その他	35,556	29,963
貸倒引当金	1,075	1,059
投資その他の資産合計	161,954	153,931
固定資産合計	1,453,675	1,438,516
繰延資産	176	259
資産合計	2,002,570	2,001,125

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (平成24年3月31日)	当第1四半期連結会計期間 (平成24年6月30日)
<b>負債の部</b>		
流動負債		
支払手形及び営業未払金	180,804	173,829
1年内返済予定の長期借入金	115,962	113,038
1年内償還予定の社債	-	10,000
リース債務	11,443	11,291
未払法人税等	3,912	1,535
賞与引当金	30,841	23,962
独禁法関連引当金	116	116
資産除去債務	1,146	1,146
その他	116,821	156,751
流動負債合計	461,045	491,668
固定負債		
社債	95,000	115,000
長期借入金	716,663	690,162
リース債務	24,589	26,145
賞与引当金	2,382	-
退職給付引当金	126,075	127,277
役員退職慰労引当金	591	505
資産除去債務	1,027	1,029
その他	20,339	23,150
固定負債合計	986,666	983,268
負債合計	1,447,711	1,474,936
純資産の部		
株主資本		
資本金	231,381	231,381
資本剰余金	195,723	195,568
利益剰余金	117,622	108,228
自己株式	4,089	3,702
株主資本合計	540,637	531,475
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	140	1,371
繰延ヘッジ損益	9,334	8,568
為替換算調整勘定	817	884
その他の包括利益累計額合計	8,377	10,823
少数株主持分	5,845	5,537
純資産合計	554,859	526,189
負債純資産合計	2,002,570	2,001,125

## (2)【四半期連結損益計算書及び四半期連結包括利益計算書】

## 【四半期連結損益計算書】

## 【第1四半期連結累計期間】

(単位：百万円)

	前第1四半期連結累計期間 (自平成23年4月1日 至平成23年6月30日)	当第1四半期連結累計期間 (自平成24年4月1日 至平成24年6月30日)
営業収入	305,080	343,194
事業費	264,285	277,768
営業総利益	40,795	65,426
販売費及び一般管理費		
販売手数料	13,379	16,469
広告宣伝費	1,059	997
従業員給料及び賞与	7,103	7,287
貸倒引当金繰入額	69	21
賞与引当金繰入額	2,209	1,567
退職給付費用	843	969
減価償却費	3,423	3,195
その他	20,812	23,841
販売費及び一般管理費合計	48,897	54,346
営業利益又は営業損失( )	8,102	11,080
営業外収益		
受取利息	199	126
受取配当金	488	400
持分法による投資利益	78	-
為替差益	566	-
資産売却益	79	50
その他	952	1,366
営業外収益合計	2,362	1,942
営業外費用		
支払利息	4,816	4,706
持分法による投資損失	-	213
為替差損	-	29
資産売却損	14	25
資産除却損	808	814
退職給付会計基準変更時差異の処理額	1,598	1,588
その他	1,480	964
営業外費用合計	8,716	8,339
経常利益又は経常損失( )	14,456	4,683
特別利益		
退職給付制度改定益	38	-
特別利益合計	38	-

(単位：百万円)

	前第1四半期連結累計期間 (自平成23年4月1日 至平成23年6月30日)	当第1四半期連結累計期間 (自平成24年4月1日 至平成24年6月30日)
<b>特別損失</b>		
投資有価証券売却損	162	-
投資有価証券評価損	-	170
特別退職金	14	41
その他	35	14
特別損失合計	211	225
税金等調整前四半期純利益又は税金等調整前四半期 純損失( )	14,629	4,458
法人税等	6,144	3,880
少数株主損益調整前四半期純利益又は少数株主損益 調整前四半期純損失( )	8,485	578
少数株主損失( )	15	90
四半期純利益又は四半期純損失( )	8,470	668

【四半期連結包括利益計算書】  
 【第1四半期連結累計期間】

(単位：百万円)

	前第1四半期連結累計期間 (自平成23年4月1日 至平成23年6月30日)	当第1四半期連結累計期間 (自平成24年4月1日 至平成24年6月30日)
少数株主損益調整前四半期純利益又は少数株主損益 調整前四半期純損失( )	8,485	578
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	586	1,229
繰延ヘッジ損益	6,844	17,902
為替換算調整勘定	106	67
持分法適用会社に対する持分相当額	12	6
その他の包括利益合計	7,548	19,204
四半期包括利益	16,033	18,626
(内訳)		
親会社株主に係る四半期包括利益	16,017	18,532
少数株主に係る四半期包括利益	16	94

【連結の範囲又は持分法適用の範囲の変更】

該当事項なし。

【会計方針の変更】

(会計上の見積りの変更と区別することが困難な会計方針の変更)

当社及び国内連結子会社は、法人税法の改正に伴い、当第1四半期連結会計期間より、平成24年4月1日以後に取得した有形固定資産については、改正後の法人税法に基づく減価償却方法に変更している。

なお、これによる当第1四半期連結累計期間の営業利益、経常利益及び税金等調整前四半期純利益に与える影響は軽微である。

【四半期連結財務諸表の作成にあたり適用した特有の会計処理】

該当事項なし。

【追加情報】

該当事項なし。

【注記事項】

(四半期連結貸借対照表関係)

保証債務

次の関係会社等について、金融機関からの借入に対し債務保証を行っている。

	前連結会計年度 (平成24年3月31日)		当第1四半期連結会計期間 (平成24年6月30日)
従業員(住宅ローン等)	102百万円	従業員(住宅ローン等)	90百万円
Overseas Courier Service (Deutschland)GmbH	77	Overseas Courier Service (Deutschland)GmbH	69
欧西愛司物流(上海)有限公司	654	欧西愛司物流(上海)有限公司	627
計	833	計	786

(四半期連結損益計算書関係)

該当事項なし。

(四半期連結キャッシュ・フロー計算書関係)

当第1四半期連結累計期間に係る四半期連結キャッシュ・フロー計算書は作成していない。なお、第1四半期連結累計期間に係る減価償却費(のれんを除く無形固定資産に係る償却費を含む。)及び負ののれんの償却額は、次のとおりである。

	前第1四半期連結累計期間 (自平成23年4月1日 至平成23年6月30日)	当第1四半期連結累計期間 (自平成24年4月1日 至平成24年6月30日)
減価償却費	28,878百万円	29,934百万円
負ののれんの償却額	134	48

(株主資本等関係)

前第1四半期連結累計期間(自平成23年4月1日至平成23年6月30日)

配当金支払額

(決議)	株式の種類	配当金の総額 (百万円)	配当の原資	1株当たり 配当額(円)	基準日	効力発生日
平成23年6月20日 定時株主総会	普通株式	5,018	利益剰余金	2	平成23年3月31日	平成23年6月21日

(注)配当金の総額には、従業員持株会信託口及び関係会社に対する配当金22百万円を含めていない。これは従業員持株会信託口及び関係会社が所有する当社株式を自己株式として認識しているためである。

当第1四半期連結累計期間(自平成24年4月1日至平成24年6月30日)

配当金支払額

(決議)	株式の種類	配当金の総額 (百万円)	配当の原資	1株当たり 配当額(円)	基準日	効力発生日
平成24年6月19日 定時株主総会	普通株式	10,062	利益剰余金	4	平成24年3月31日	平成24年6月20日

(注)配当金の総額には、従業員持株会信託口及び関係会社に対する配当金26百万円を含めていない。これは従業員持株会信託口及び関係会社が所有する当社株式を自己株式として認識しているためである。



(セグメント情報等)

【セグメント情報】

前第1四半期連結累計期間(自平成23年4月1日至平成23年6月30日)

1. 報告セグメントごとの売上高及び利益又は損失の金額に関する情報

(単位:百万円)

	報告セグメント			その他 (注1)	合計	調整額 (注2)	四半期連結 損益計算書 計上額 (注3)
	航空運送 事業	旅行 事業	計				
売上高							
(1) 外部顧客への売上高	259,025	24,376	283,401	21,679	305,080	-	305,080
(2) セグメント間の内部 売上高又は振替高	15,312	2,107	17,419	11,743	29,162	(29,162)	-
計	274,337	26,483	300,820	33,422	334,242	(29,162)	305,080
セグメント利益又は損失 ( )	9,283	48	9,235	974	8,261	159	8,102

(注) 1. 「その他」の区分は、報告セグメントに含まれない事業セグメントであり、情報通信、商事・物販・物流及びビル管理他の事業を含んでいる。

2. セグメント利益の調整額は、セグメント間取引消去である。

3. セグメント利益又は損失( )は、四半期連結損益計算書の営業損失と調整を行っている。

2. 報告セグメントごとの固定資産の減損損失又はのれん等に関する情報

該当事項なし。

当第1四半期連結累計期間(自平成24年4月1日至平成24年6月30日)

1. 報告セグメントごとの売上高及び利益又は損失の金額に関する情報

(単位:百万円)

	報告セグメント			その他 (注1)	合計	調整額 (注2)	四半期連結 損益計算書 計上額 (注3)
	航空運送 事業	旅行 事業	計				
売上高							
(1) 外部顧客への売上高	286,893	32,585	319,478	23,716	343,194	-	343,194
(2) セグメント間の内部 売上高又は振替高	19,558	2,197	21,755	12,401	34,156	(34,156)	-
計	306,451	34,782	341,233	36,117	377,350	(34,156)	343,194
セグメント利益	8,949	869	9,818	1,165	10,983	97	11,080

(注) 1. 「その他」の区分は、報告セグメントに含まれない事業セグメントであり、情報通信、商事・物販・物流及びビル管理他の事業を含んでいる。

2. セグメント利益の調整額は、セグメント間取引消去である。

3. セグメント利益は、四半期連結損益計算書の営業利益と調整を行っている。

2. 報告セグメントごとの固定資産の減損損失又はのれん等に関する情報

該当事項なし。

(1株当たり情報)

1株当たり四半期純利益又は1株当たり四半期純損失金額及び算定上の基礎は、以下のとおりである。

	前第1四半期連結累計期間 (自平成23年4月1日 至平成23年6月30日)	当第1四半期連結累計期間 (自平成24年4月1日 至平成24年6月30日)
1株当たり四半期純利益金額又は1株当たり四半期純損失金額( )	3円37銭	0円27銭
(算定上の基礎)		
四半期純利益金額又は四半期純損失金額( ) (百万円)	8,470	668
普通株主に帰属しない金額(百万円)	-	-
普通株式に係る四半期純利益金額又は四半期純損失金額( )(百万円)	8,470	668
普通株式の期中平均株式数(千株)	2,509,772	2,516,151

(注) 1. 潜在株式調整後1株当たり四半期純利益金額については、潜在株式が存在しないため記載していない。

2. 「普通株式の期中平均株式数」は、従業員持株会信託口が所有する当社株式を控除している。

(重要な後発事象)

(重要な新株の発行)

当社は平成24年7月3日開催の取締役会において、公募による新株式発行並びにオーバーアロットメントによる当社株式の売出しに関する第三者割当による新株式発行を下記の通り決議した。なお、公募による新株式発行については平成24年7月25日に払込を受けている。

1. 公募による新株式発行(国内一般募集・海外募集)

- (1) 発行した株式の種類及び数 普通株式 914,000,000株
- (2) 発行価格 1株につき184円
- (3) 発行価額 1株につき176.32円
- (4) 発行価額の総額 161,156,480,000円
- (5) 資本組入額 80,578,240,000円
- (6) 払込期日 平成24年7月25日
- (7) 資金使途 航空機購入を含む設備投資資金

2. 第三者割当による新株式発行(オーバーアロットメントによる売出しに関連して行う第三者割当増資)

- (1) 発行する株式の種類及び数 普通株式 86,000,000株
- (2) 払込金額 1株につき176.32円
- (3) 払込金額の総額 (上限) 15,163,520,000円
- (4) 資本組入額 (上限) 7,581,760,000円
- (5) 割当先及び割当株式数 野村證券株式会社 86,000,000株
- (6) 払込期日 平成24年8月17日
- (7) 資金使途 航空機購入を含む設備投資資金

2【その他】

当社は、米国内各地において国際旅客利用者より航空会社間の価格調整により損害を蒙ったとして、当社を含む複数の航空会社に対しその賠償を求めるクラスアクション(集団訴訟)が複数提起されている。しかしながら具体的な請求額の明示はなく、詳細の把握および分析は困難である。

## 第二部【提出会社の保証会社等の情報】

該当事項なし。

## 独立監査人の四半期レビュー報告書

平成24年8月9日

全日本空輸株式会社  
取締役会 御中

### 新日本有限責任監査法人

指定有限責任社員  
業務執行社員 公認会計士 岡 研三 印

指定有限責任社員  
業務執行社員 公認会計士 神尾 忠彦 印

指定有限責任社員  
業務執行社員 公認会計士 丸山 高雄 印

当監査法人は、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づき、「経理の状況」に掲げられている全日本空輸株式会社の平成24年4月1日から平成25年3月31日までの連結会計年度の第1四半期連結会計期間（平成24年4月1日から平成24年6月30日まで）及び第1四半期連結累計期間（平成24年4月1日から平成24年6月30日まで）に係る四半期連結財務諸表、すなわち、四半期連結貸借対照表、四半期連結損益計算書、四半期連結包括利益計算書及び注記について四半期レビューを行った。

### 四半期連結財務諸表に対する経営者の責任

経営者の責任は、我が国において一般に公正妥当と認められる四半期連結財務諸表の作成基準に準拠して四半期連結財務諸表を作成し適正に表示することにある。これには、不正又は誤謬による重要な虚偽表示のない四半期連結財務諸表を作成し適正に表示するために経営者が必要と判断した内部統制を整備及び運用することが含まれる。

### 監査人の責任

当監査法人の責任は、当監査法人が実施した四半期レビューに基づいて、独立の立場から四半期連結財務諸表に対する結論を表明することにある。当監査法人は、我が国において一般に公正妥当と認められる四半期レビューの基準に準拠して四半期レビューを行った。

四半期レビューにおいては、主として経営者、財務及び会計に関する事項に責任を有する者等に対して実施される質問、分析的手続その他の四半期レビュー手続が実施される。四半期レビュー手続は、我が国において一般に公正妥当と認められる監査の基準に準拠して実施される年度の財務諸表の監査に比べて限定された手続である。

当監査法人は、結論の表明の基礎となる証拠を入手したと判断している。

### 監査人の結論

当監査法人が実施した四半期レビューにおいて、上記の四半期連結財務諸表が、我が国において一般に公正妥当と認められる四半期連結財務諸表の作成基準に準拠して、全日本空輸株式会社及び連結子会社の平成24年6月30日現在の財政状態及び同日をもって終了する第1四半期連結累計期間の経営成績を適正に表示していないと信じさせる事項がすべての重要な点において認められなかった。

### 強調事項

重要な後発事象に記載されているとおり、会社は平成24年7月3日開催の取締役会において、公募による新株式発行並びにオーバーアロットメントによる株式の売出しに関する第三者割当による新株式発行を決議した。なお、公募による新株式発行については平成24年7月25日に払込を受けている。

当該事項は、当監査法人の結論に影響を及ぼすものではない。

### 利害関係

会社と当監査法人又は業務執行社員との間には、公認会計士法の規定により記載すべき利害関係はない。

以上

- (注) 1. 上記は、四半期レビュー報告書の原本に記載された事項を電子化したものであり、その原本は四半期報告書提出会社が別途保管しております。
2. 四半期連結財務諸表の範囲にはXBR Lデータ自体は含まれていません。