

【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11月12日
【四半期会計期間】	第63期第2四半期（自平成24年7月1日至平成24年9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2四半期 連結累計期間	第63期 第2四半期 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 9月30日	自平成24年 4月1日 至平成24年 9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)	704,841	753,213	1,411,504
経常利益	(百万円)	37,596	63,408	68,455
四半期(当期)純利益	(百万円)	22,856	36,930	28,178
四半期包括利益又は包括利益	(百万円)	5,853	21,707	33,102
純資産額	(百万円)	515,822	742,896	554,859
総資産額	(百万円)	2,077,679	2,165,502	2,002,570
1株当たり四半期(当期)純利益金額	(円)	9.10	12.84	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	(%)	24.5	34.0	27.4
営業活動によるキャッシュ・フロー	(百万円)	90,442	123,760	214,406
投資活動によるキャッシュ・フロー	(百万円)	171,559	326,047	166,323
財務活動によるキャッシュ・フロー	(百万円)	126,794	129,624	16,171
現金及び現金同等物の四半期末(期末)残高	(百万円)	247,095	194,113	265,834

回次		第62期 第2四半期 連結会計期間	第63期 第2四半期 連結会計期間
会計期間		自平成23年 7月1日 至平成23年 9月30日	自平成24年 7月1日 至平成24年 9月30日
1株当たり四半期純利益金額	(円)	12.47	11.22

- (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2四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2四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11月12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78機中、61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11月12日）時点で16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、就航国との外交関係が悪化した場合等、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（CO₂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の状況等、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。また、同年9月27日には、ルフトハンザグループであるスイスインターナショナルエアラインズ、オーストリア航空を当該共同事業に追加することの認可を得、平成25年4月1日からの共同事業参加を目指して準備を進めている。

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80%以上が羽田空港及び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団的にストライキ、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に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) 営業に関する重要な契約

当第2四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9月30日現在)

契約会社名	契約の種類	契約先	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	アイベックスエアライ ンズ(株)	福岡～宮崎・中部 大阪(伊丹)～宮崎

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2四半期連結累計期間 (自平成23年4月1日 至平成23年9月30日) (億円)	当第2四半期連結累計期間 (自平成24年4月1日 至平成24年9月30日) (億円)	前年同期比 増減率 (%)
営業収入	7,048	7,532	6.9
航空運送事業	6,310	6,720	6.5
旅行事業	784	843	7.5
その他	677	735	8.5
セグメント間取引	725	767	-
営業利益	501	753	50.2
航空運送事業	457	696	52.2
旅行事業	19	30	56.2
その他	21	26	23.0
セグメント間取引	3	0	97.7
経常利益	375	634	68.7
四半期純利益	228	369	61.6

下記(注)1、2、3参照。

当第2四半期連結累計期間(平成24年4月1日～平成24年9月30日(以下、「当第2四半期」という。))のわが国経済は、引き続き底堅さも見られるが、このところ弱めの動きとなっている。

先行きについては、復興需要が引き続き見込まれる一方で、欧州や中国等、対外経済環境を巡る不確実性が高い状況において、わが国の景気が下押しされるリスクが存在している。

このような状況下、航空業界においては、日本をベースとしたLCC(ローコストキャリア)が本格的に事業を開始し、競争環境にも変化が生じ始めている。

当第2四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6,720億円(前年同期比6.5%増) 営業利益696億円(前年同期比52.2%増)

<国内線旅客>

項目	前第2四半期連結累計期間 (自平成23年4月1日 至平成23年9月30日)	当第2四半期連結累計期間 (自平成24年4月1日 至平成24年9月30日)	前年同期比 増減率 (%)
旅客収入 (億円)	3,278	3,430	4.6
旅客数 (人)	19,217,117	20,773,749	8.1
座席キ口 (千席キ口)	28,408,063	29,727,091	4.6
旅客キ口 (千人キ口)	17,053,705	18,336,123	7.5
利用率 (%)	60.0	61.7	1.7

下記(注)3、4、5、9、10、14参照。

国内線旅客は、ビジネス需要が引き続き堅調に推移していることに加え、前年第1四半期において震災の影響を大きく受けたプレミアム需要も上半期を通じて堅調に推移した結果、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＝福島線を開設した他、福岡＝宮崎・仙台線等の再開や伊丹＝福岡・新潟・大分線、福岡＝新潟線等の増便を実施する等、ネットワークの充実に努めた。また、ボーイング787型機を既存就航路線に加え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他、最適な機材配置を実施し需給適合に努めた。

営業面では、プレミアム需要の喚起策として、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」を設定するとともに、訪日需要拡大に向けた施策のひとつとして、海外居住者向け国内線運賃「Experience JAPAN Fare」を新設した。

サービス面では、8月9日より岡山空港でANAラウンジを新規にオープンした他、熊本空港、関西空港に続き、8月1日より伊丹空港でANAラウンジの改修を行うとともに、9月10日よりANAデジタルコンテンツサービスを開始する等、競争力向上に向けた施策を展開した。

< 国際線旅客 >

項目	前第2四半期連結累計期間 (自平成23年4月1日 至平成23年9月30日)	当第2四半期連結累計期間 (自平成24年4月1日 至平成24年9月30日)	前年同期比 増減率 (%)
旅客収入 (億円)	1,596	1,797	12.6
旅客数 (人)	2,840,667	3,311,813	16.6
座席キ口 (千席キ口)	16,919,123	18,490,662	9.3
旅客キ口 (千人キ口)	12,204,642	14,341,648	17.5
利用率 (%)	72.1	77.6	5.4

下記(注)3、5、9、10、14参照。

国際線旅客は、上半期を通じてビジネス需要及びプレミアム需要ともに堅調に推移した。プレミアム需要については特にゴールデンウィーク期間やお盆時期は堅調に推移し、なかでも昨年震災の影響を大きく受けた訪日需要は着実に回復した。

路線ネットワークでは、7月25日より成田＝シアトル線を新規開設する等、ネットワークの充実に努めた。また、羽田＝フランクフルト線に全便ボーイング787型機を投入したことに加えて、8月29日からは欧米路線に順次プレミアムエコノミーの新シートを投入する等、快適性の向上及び競争力の強化に努めた。一方、中国路線においては、成田・関西＝杭州線等でデイリー運航化、成田・関西＝北京線で機材の大型化を実施する等、ネットワークの充実に努めたものの、9月中旬以降は中国で発生した反日デモの影響により、日中間における需要が急速に減退した。

営業面では、8月20日より前期に実施した訪日キャンペーン「IS JAPAN COOL?」の第2弾を実施する等、海外から日本への旅行需要の喚起を図った。

また、ルフトハンザドイツ航空と実施している日欧Joint Ventureに、ルフトハンザグループのスイスインターナショナルエアラインズとオーストリア航空を新たに追加することについて、9月27日に国土交通省よりATI(独占禁止法適用除外)の認可を受けた。来春からの共同事業開始に向けて今後準備を行なっていく。

< 貨物 >

項目	前第2四半期連結累計期間 (自平成23年4月1日 至平成23年9月30日)	当第2四半期連結累計期間 (自平成24年4月1日 至平成24年9月30日)	前年同期比 増減率 (%)
国内線			
貨物収入 (億円)	164	158	3.8
有効貨物トンキロ (千トンキロ)	903,353	975,401	8.0
貨物輸送重量 (トン)	229,496	226,166	1.5
貨物トンキロ (千トンキロ)	228,706	224,698	1.8
郵便収入 (億円)	16	17	4.1
郵便輸送重量 (トン)	15,196	15,071	0.8
郵便トンキロ (千トンキロ)	15,687	15,286	2.6
貨物重量利用率 (%)	27.1	24.6	2.5
国際線			
貨物収入 (億円)	451	414	8.3
有効貨物トンキロ (千トンキロ)	1,791,779	1,927,459	7.6
貨物輸送重量 (トン)	277,283	293,595	5.9
貨物トンキロ (千トンキロ)	1,081,653	1,167,107	7.9
郵便収入 (億円)	16	17	5.8
郵便輸送重量 (トン)	12,343	14,642	18.6
郵便トンキロ (千トンキロ)	55,274	62,415	12.9
貨物重量利用率 (%)	63.5	63.8	0.3

下記(注)3、5、6、7、8、11、12、13、15参照。

国内線貨物は、生鮮品等の沖縄発着貨物や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に加え、初夏の天候不順による野菜の不作や夏以降の大型台風や集中豪雨の影響による欠航等もあり、輸送重量・収入ともに前年同期を下回った。

国際線貨物は、震災直後の需要増の反動に加え、欧州経済危機や中国経済成長の鈍化等の影響を受け、日中間等の需要に減少が見られた。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活用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ったことに加えて、新たにエアアジア・ジャパン(株)の収入を計上したことにより、当第2四半期の収入は883億円(前年同期786億円、前年同期比12.4%増)となった。

なお、エアアジア・ジャパン(株)は、8月1日より成田=札幌・福岡線を、8月3日より成田=沖縄線を新規開設した。平成24年9月末日現在、エアバスA320型機2機により1日12便を運航している。ご好評頂いた格安な運賃設定に加え、夏場の高需要期からの運航開始であったこと等から、当第2四半期における輸送実績(8月1日~9月30日までの実績)は、旅客数は96,607人、座席キロは140,466千席キロ、旅客キロは107,638千人キロ、利用率は76.6%と順調な滑り出しとなった。

今後は、10月28日より成田=仁川線、11月28日より成田=釜山線の新規開設を予定している。

旅行事業

営業収入843億円（前年同期比7.5%増） 営業利益30億円（同56.2%増）

国内旅行は、東京スカイツリーの開業等、話題の多かった関東方面及び昨年震災の影響を受けた東北方面を中心に旅行需要が堅調に推移したことにより、「ANAスカイホリデー」等のパッケージツアーの売上高は前年同期を上回った。また、ダイナミックパッケージ「旅作」は、スマートフォンサイト等、販売チャネルの拡充を図ったことにより販売は堅調に推移し、当第2四半期においては2006年の販売開始から累計で150万人を達成した。これらの結果、当第2四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、中南米、アフリカ等の新規方面への高品質の旅を取り揃えた「ワールドセレクション」の拡充等を図ってきたが、夏場の欧州方面商品の不調に加え、9月中旬以降中国で発生した反日デモの影響による中国方面への旅行需要の低迷等により、「ANAハローツアー」等のパッケージツアーの売上高は前年同期を下回った。一方、ダイナミックパッケージ「旅作」では、設定都市を40から74都市に、ホテルを500から2,500施設に拡充する等、商品を充実させることにより取扱件数を伸ばした。これらの結果、当第2四半期の売上高は前年同期並みとなった。

その他

営業収入735億円（前年同期比8.5%増） 営業利益26億円（同23.0%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2四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、営業利益はセグメント利益に該当する。
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)（平成24年10月1日から(株)AIRDOへ商号変更）、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)（平成24年10月1日から(株)AIRDOへ商号変更）、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。
14. エアアジア・ジャパン(株)の実績は含まない。なお、当第2四半期は、国際線は就航していない。
15. エアアジア・ジャパン(株)は貨物の取扱いをしていない。

(2) 財政状態

資産の部は、新株式の発行による資金調達により手元資金が増加したことなどから、総資産は前期末に比べて1,629億円増加し、2兆1,655億円となった。

負債の部は、社債発行による資金調達や借入金の返済を実施したことにより、前期末に比べて251億円減少し、1兆4,226億円となった。なお、有利子負債は、前期末に比べて299億円減少し、9,336億円となった。

純資産の部は、配当金の支払いや繰延ヘッジ損益の減少があったものの、四半期純利益の計上や新株式の発行による資本金等の増加があり、前期末に比べて1,880億円増加し、7,428億円となった。この結果、自己資本比率は34.0%となった。

(3) キャッシュ・フローの状況

当第2四半期の税金等調整前四半期純利益631億円に減価償却費等の非資金項目や営業活動に係る債権・債務の加減算などを行った結果、営業活動によるキャッシュ・フローは1,237億円の収入（前年同期は904億円の収入）となった。

投資活動においては、航空機・部品等の取得及び導入予定機材の前払いや3ヶ月を超える預金への預け入れ等があったことから、投資活動によるキャッシュ・フローは3,260億円の支出（前年同期は1,715億円の支出）となった。これらの結果、フリー・キャッシュ・フローは2,022億円のマイナス（前年同期は811億円のマイナス）となった。なお、有価証券取得による支出及び売却による収入の純額2,701億円は、償還期間3ヶ月超の譲渡性預金である。

財務活動においては、借入金及びリース債務の返済や配当金の支払い等を行う一方で、新株式の発行による資金調達を行ったことから、財務活動によるキャッシュ・フローは1,296億円の収入（前年同期は1,267億円の収入）となった。

以上の結果、当第2四半期末における現金及び現金同等物は、前期末に比べて717億円減少し、1,941億円（前年同期末は2,470億円）となった。

(4) 事業上及び財務上の対処すべき課題

当第2四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及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及び第三者割当増資を実施することを決議した。なお、公募増資分（平成24年7月25日払込）及び第三者割当増資分（平成24年8月17日払込）を合わせ、合計1,748億円の払い込みが完了している。

(5) 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事業セグメントにおける事業活動が及ぼす環境負荷の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。

(6) 従業員数

平成24年9月30日時点の提出会社の従業員数は、平成24年3月31日より1,425名増加し、14,193名となっている。これは、平成24年4月1日付で提出会社と連結子会社のエア・ニッポン(株)が合併したことが主な要因である。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2四半期会計期間末現在 発行数(株) (平成24年9月30日)	提出日現在発行数(株) (平成24年11月12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	3,516,425,257	同左	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	3,516,425,257	同左	-	-

(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7月25日 (注1)	914,000,000	3,438,959,257	80,578	311,960	80,578	246,983
平成24年8月17日 (注2)	77,466,000	3,516,425,257	6,829	318,789	6,829	253,812

(注) 1. 有償一般募集(ブックビルディング方式による募集(グローバルオファリング))

発行価格 184円

発行価額 176.32円

資本組入額 88.16円

2. 有償第三者割当(オーバーアロットメントによる売出しに関連した第三者割当増資)

発行価格 176.32円

資本組入額 88.16円

割当先 野村證券(株)

(6) 【大株主の状況】

平成24年9月30日現在

氏名又は名称	住所	所有株式数 (千株)	発行済株式総数に 対する所有株式数 の割合(%)
名古屋鉄道株式会社	愛知県名古屋市中村区名駅1丁目2-4	80,482	2.29
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口)	東京都中央区晴海1丁目8-11	75,068	2.13
日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)	東京都港区浜松町2丁目11-3	57,077	1.62
SSBT OD05 OMNIBUS ACCOUNT - TREATY CLIENTS (常任代理人 香港上海銀行東京支店)	338 PITT STREET SYDNEY NSW 2000 AUSTRALIA (東京都中央区日本橋3丁目11-1)	48,570	1.38
東京海上日動火災保険株式会社	東京都千代田区丸の内1丁目2-1	40,397	1.15
全日空社員持株会	東京都港区東新橋1丁目5-2	33,626	0.96
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口1)	東京都中央区晴海1丁目8-11	32,993	0.94
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口6)	東京都中央区晴海1丁目8-11	31,919	0.91
三井住友海上火災保険株式会社	東京都中央区新川2丁目27-2	30,770	0.88
日本生命保険相互会社	東京都千代田区丸の内1丁目6-6	30,681	0.87
計	-	461,584	13.13

- (注) 1. 所有株式数で千株未満の株数は切り捨てて表示している。
2. 名古屋鉄道株式会社の所有株式80,482千株には同社従業員退職給付信託契約に係る株式8,500千株を含んでいる。
3. 名古屋鉄道株式会社の所有株式80,482千株には、共同保有者による保有分は含んでいない。同社から提出された大量保有報告書(平成19年3月1日付 東海財務局長宛提出 変更報告書(報告義務発生日 平成19年1月1日))によれば、共同保有者1名による保有株式数は2,451千株となっており、同社及び同社の共同保有者による保有株式数の合計は82,933千株、発行済株式総数に対する所有株式数の割合は2.36%となる。
4. 上記、日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社、日本マスタートラスト信託銀行株式会社の所有する株式数は、すべて信託業務に係る株式数である。

(7) 【議決権の状況】

【発行済株式】

(平成24年9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 5,198,000		
完全議決権株式(その他)	普通株式 3,499,774,000	3,499,774	
単元未満株式	普通株式 11,453,257		
発行済株式総数	3,516,425,257		
総株主の議決権		3,499,774	

- (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9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	3,376,000	-	3,376,000	0.10
大分空港給油施設(株)	大分県国東市武蔵町系原3338番地1	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
A T S 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
(株)ANAエアサービス東京	千葉県成田市木の根38	687,000	-	687,000	0.02
全日空商事(株)	東京都港区東新橋1丁目5-2	662,000	-	662,000	0.02
庄内空港ビル(株)	山形県酒田市大字浜中字村東30番地3	-	55,000	55,000	0.00
計	-	5,143,000	55,000	5,198,000	0.15

(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55,000株を所有している。

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2四半期連結会計期間（平成24年7月1日から平成24年9月30日まで）及び第2四半期連結累計期間（平成24年4月1日から平成24年9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2四半期連結会計期間 (平成24年9月30日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	41,867	38,713
受取手形及び営業未収入金	124,028	113,511
有価証券	237,104	450,654
商品	4,924	5,102
貯蔵品	44,935	49,349
繰延税金資産	30,269	34,428
その他	66,752	73,395
貸倒引当金	1,160	1,102
流動資産合計	548,719	764,050
固定資産		
有形固定資産		
建物及び構築物(純額)	112,028	109,332
航空機(純額)	751,108	819,623
土地	56,545	56,531
リース資産(純額)	27,305	24,573
建設仮勘定	241,817	153,191
その他(純額)	31,072	28,237
有形固定資産合計	1,219,875	1,191,487
無形固定資産	71,846	68,050
投資その他の資産		
投資有価証券	58,586	57,776
繰延税金資産	68,887	53,766
その他	35,556	29,345
貸倒引当金	1,075	923
投資その他の資産合計	161,954	139,964
固定資産合計	1,453,675	1,399,501
繰延資産	176	1,951
資産合計	2,002,570	2,165,502

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (平成24年3月31日)	当第2四半期連結会計期間 (平成24年9月30日)
負債の部		
流動負債		
支払手形及び営業未払金	180,804	174,708
短期借入金	-	40
1年内返済予定の長期借入金	115,962	111,439
1年内償還予定の社債	-	10,000
リース債務	11,443	11,164
未払法人税等	3,912	7,657
賞与引当金	30,841	18,149
独禁法関連引当金	116	116
資産除去債務	1,146	73
その他	116,821	138,456
流動負債合計	461,045	471,802
固定負債		
社債	95,000	115,000
長期借入金	716,663	662,208
リース債務	24,589	23,815
賞与引当金	2,382	-
退職給付引当金	126,075	128,382
役員退職慰労引当金	591	544
資産除去債務	1,027	1,034
その他	20,339	19,821
固定負債合計	986,666	950,804
負債合計	1,447,711	1,422,606
純資産の部		
株主資本		
資本金	231,381	318,789
資本剰余金	195,723	282,584
利益剰余金	117,622	144,453
自己株式	4,089	2,922
株主資本合計	540,637	742,904
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	140	1,451
繰延ヘッジ損益	9,334	4,095
為替換算調整勘定	817	987
その他の包括利益累計額合計	8,377	6,533
少数株主持分	5,845	6,525
純資産合計	554,859	742,896
負債純資産合計	2,002,570	2,165,502

(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 2 四半期連結累計期間 】

(単位 : 百万円)

	前第 2 四半期連結累計期間 (自 平成23年 4 月 1 日 至 平成23年 9 月30日)	当第 2 四半期連結累計期間 (自 平成24年 4 月 1 日 至 平成24年 9 月30日)
営業収入	704,841	753,213
事業費	541,818	562,399
営業総利益	163,023	190,814
販売費及び一般管理費		
販売手数料	32,314	34,704
広告宣伝費	2,392	2,879
従業員給料及び賞与	14,982	14,341
貸倒引当金繰入額	70	22
賞与引当金繰入額	4,076	2,767
退職給付費用	1,794	1,955
減価償却費	6,917	6,393
その他	50,345	52,449
販売費及び一般管理費合計	112,890	115,510
営業利益	50,133	75,304
営業外収益		
受取利息	452	429
受取配当金	869	902
持分法による投資利益	89	162
為替差益	955	696
資産売却益	1,045	436
その他	1,837	2,120
営業外収益合計	5,247	4,745
営業外費用		
支払利息	10,141	9,317
資産売却損	441	824
資産除却損	1,130	1,603
退職給付会計基準変更時差異の処理額	3,213	3,185
その他	2,859	1,712
営業外費用合計	17,784	16,641
経常利益	37,596	63,408

(単位：百万円)

	前第2四半期連結累計期間 (自平成23年4月1日 至平成23年9月30日)	当第2四半期連結累計期間 (自平成24年4月1日 至平成24年9月30日)
特別利益		
固定資産売却益	571	-
投資有価証券売却益	157	10
その他	260	-
特別利益合計	988	10
特別損失		
投資有価証券売却損	163	-
投資有価証券評価損	10	208
特別退職金	33	63
その他	91	26
特別損失合計	297	297
税金等調整前四半期純利益	38,287	63,121
法人税等	15,317	26,499
少数株主損益調整前四半期純利益	22,970	36,622
少数株主利益又は少数株主損失()	114	308
四半期純利益	22,856	36,930

【四半期連結包括利益計算書】
 【第2四半期連結累計期間】

(単位：百万円)

	前第2四半期連結累計期間 (自平成23年4月1日 至平成23年9月30日)	当第2四半期連結累計期間 (自平成24年4月1日 至平成24年9月30日)
少数株主損益調整前四半期純利益	22,970	36,622
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	571	1,308
繰延ヘッジ損益	27,911	13,429
為替換算調整勘定	304	170
持分法適用会社に対する持分相当額	37	8
その他の包括利益合計	28,823	14,915
四半期包括利益	5,853	21,707
(内訳)		
親会社株主に係る四半期包括利益	5,962	22,020
少数株主に係る四半期包括利益	109	313

(3)【四半期連結キャッシュ・フロー計算書】

(単位：百万円)

	前第2四半期連結累計期間 (自平成23年4月1日 至平成23年9月30日)	当第2四半期連結累計期間 (自平成24年4月1日 至平成24年9月30日)
営業活動によるキャッシュ・フロー		
税金等調整前四半期純利益	38,287	63,121
減価償却費	58,427	60,376
固定資産除売却損益(は益)	42	1,991
有価証券売却損益及び評価損益(は益)	16	198
退職給付引当金の増減額(は減少)	1,956	2,771
受取利息及び受取配当金	1,321	1,331
支払利息	10,141	9,317
売上債権の増減額(は増加)	19,132	10,517
仕入債務の増減額(は減少)	11,969	6,178
その他	23,480	5,730
小計	99,843	135,052
利息及び配当金の受取額	1,480	1,391
利息の支払額	9,607	9,419
特別退職金の支払額	33	409
法人税等の支払額	1,241	2,855
営業活動によるキャッシュ・フロー	90,442	123,760
投資活動によるキャッシュ・フロー		
定期預金の増減額(は増加)	4	12,010
有価証券の取得による支出	195,140	304,870
有価証券の売却による収入	48,600	34,770
有形固定資産の取得による支出	29,410	62,441
有形固定資産の売却による収入	13,294	26,584
無形固定資産の取得による支出	8,543	5,707
投資有価証券の取得による支出	1,548	1,894
投資有価証券の売却による収入	440	10
貸付けによる支出	77	25
貸付金の回収による収入	502	260
その他	319	724
投資活動によるキャッシュ・フロー	171,559	326,047
財務活動によるキャッシュ・フロー		
短期借入金の純増減額(は減少)	49,844	40
長期借入れによる収入	150,000	-
長期借入金の返済による支出	62,429	58,978
社債の発行による収入	-	29,848
リース債務の返済による支出	5,975	6,114
株式の発行による収入	-	173,718
自己株式の純増減額(は増加)	579	650
配当金の支払額	5,018	10,062
その他	207	522
財務活動によるキャッシュ・フロー	126,794	129,624
現金及び現金同等物に係る換算差額	188	108
現金及び現金同等物の増減額(は減少)	45,489	72,771
現金及び現金同等物の期首残高	201,606	265,834
連結の範囲の変更に伴う現金及び現金同等物の増減額(は減少)	-	1,050
現金及び現金同等物の四半期末残高	247,095	194,113

【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、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2四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2四半期連結会計期間 (平成24年9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)	94百万円
Overseas Courier Service (Deutschland) GmbH	77	Overseas Courier Service (Deutschland) GmbH	70
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	618
計	833	計	782

(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)

1 前第2四半期連結累計期間(自平成23年4月1日至平成23年9月30日)

現金及び現金同等物の当第2四半期連結会計期間末残高と当第2四半期連結貸借対照表に掲記されている科目の金額との関係(平成23年9月30日現在)

	四半期末残高	左記の内現金及び現金同等物
現金及び預金勘定	30,579百万円	29,983百万円
有価証券	372,254 "	217,112 "
現金及び現金同等物		247,095 "

当第2四半期連結累計期間(自平成24年4月1日至平成24年9月30日)

現金及び現金同等物の当第2四半期連結会計期間末残高と当第2四半期連結貸借対照表に掲記されている科目の金額との関係(平成24年9月30日現在)

	四半期末残高	左記の内現金及び現金同等物
現金及び預金勘定	38,713百万円	26,121百万円
有価証券	450,654 "	167,992 "
現金及び現金同等物		194,113 "

(株主資本等関係)

前第2四半期連結累計期間(自平成23年4月1日至平成23年9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2四半期連結累計期間(自平成24年4月1日至平成24年9月30日)

1. 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。

2. 株主資本の金額の著しい変動

当社は平成24年7月3日開催の取締役会決議に基づき、当第2四半期連結会計期間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行い、資本金及び資本剰余金がそれぞれ87,408百万円増加している。また、当第2四半期連結累計期間において自己株式の処分により資本剰余金が547百万円減少している。この結果、当第2四半期連結会計期間末において資本金が318,789百万円、資本剰余金が282,584百万円となっている。

(セグメント情報等)

【セグメント情報】

前第2四半期連結累計期間(自平成23年4月1日至平成23年9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	587,502	74,009	661,511	43,330	704,841	-	704,841
(2) セグメント間の内部 売上高又は振替高	43,580	4,486	48,066	24,442	72,508	(72,508)	-
計	631,082	78,495	709,577	67,772	777,349	(72,508)	704,841
セグメント利益	45,723	1,922	47,645	2,184	49,829	304	50,133

(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。

当第2四半期連結累計期間(自平成24年4月1日至平成24年9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	625,683	79,660	705,343	47,870	753,213	-	753,213
(2) セグメント間の内部 売上高又は振替高	46,340	4,697	51,037	25,664	76,701	(76,701)	-
計	672,023	84,357	756,380	73,534	829,914	(76,701)	753,213
セグメント利益	69,608	3,003	72,611	2,686	75,297	7	75,304

(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。

(金融商品関係)

金融商品の四半期連結貸借対照表計上額その他の金額は、前連結会計年度の末日と比較して著しい変動はない。

(有価証券関係)

前連結会計年度末(平成24年3月31日)

種類	取得原価(百万円)	連結貸借対照表 計上額(百万円)	差額(百万円)
(1) 株式	16,807	18,624	1,817
(2) 債券			
国債・地方債等	-	-	-
社債	-	-	-
その他	2	2	0
(3) その他	237,485	237,430	55
合計	254,294	256,056	1,762

当第2四半期連結会計期間末(平成24年9月30日)

その他有価証券が企業集団の事業の運営において重要なものとなっており、かつ、前連結会計年度の末日に比べて著しい変動が認められる。

種類	取得原価(百万円)	四半期連結貸借対照表 計上額(百万円)	差額(百万円)
(1) 株式	17,364	17,395	31
(2) 債券			
国債・地方債等	-	-	-
社債	-	-	-
その他	2	2	0
(3) その他	451,035	450,967	68
合計	468,401	468,364	37

(デリバティブ取引関係)

デリバティブ取引はすべて金融商品に係る会計基準におけるヘッジ会計の要件を満たしているため、開示の対象外としている。

(1株当たり情報)

1株当たり四半期純利益金額及び算定上の基礎は、以下のとおりである。

	前第2四半期連結累計期間 (自平成23年4月1日 至平成23年9月30日)	当第2四半期連結累計期間 (自平成24年4月1日 至平成24年9月30日)
1株当たり四半期純利益金額	9円10銭	12円84銭
(算定上の基礎)		
四半期純利益金額(百万円)	22,856	36,930
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(百万円)	22,856	36,930
普通株式の期中平均株式数(千株)	2,510,497	2,875,657

- (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。

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、詳細の把握及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11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2四半期連結会計期間（平成24年7月1日から平成24年9月30日まで）及び第2四半期連結累計期間（平成24年4月1日から平成24年9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、四半期連結キャッシュ・フロー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9月30日現在の財政状態並びに同日をもって終了する第2四半期連結累計期間の経営成績及びキャッシュ・フローの状況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。

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XBRLデータ自体は含まれていません。