

【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25年2月12日
【四半期会計期間】	第63期第3四半期（自平成24年10月1日至平成24年12月31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 (大阪府中央区北浜一丁目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3四半期 連結累計期間	第63期 第3四半期 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 12月31日	自平成24年 4月1日 至平成24年 12月31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)	1,069,855	1,132,143	1,411,504
経常利益	(百万円)	71,461	89,113	68,455
四半期(当期)純利益	(百万円)	33,780	52,238	28,178
四半期包括利益又は 包括利益	(百万円)	13,018	48,979	33,102
純資産額	(百万円)	535,047	770,288	554,859
総資産額	(百万円)	1,998,438	2,168,347	2,002,570
1株当たり四半期(当期)純利益金額	(円)	13.45	16.92	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	(%)	26.5	35.2	27.4

回次		第62期 第3四半期 連結会計期間	第63期 第3四半期 連結会計期間
会計期間		自平成23年 10月1日 至平成23年 12月31日	自平成24年 10月1日 至平成24年 12月31日
1株当たり四半期純利益金額	(円)	4.35	4.36

- (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3四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3四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、為替の大幅な変動、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25年2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74機中、58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25年2月12日）時点で17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。

なお、平成25年1月16日の当社692便インシデントの後、ボーイング787型機についてF A A（米連邦航空局）がA D（耐空性改善命令）、国土交通省が耐空性改善通報を発信しており、この状態が長期にわたって続いた場合または安全対応策の実施に時間を要することとなった場合には、同型機またはその関連機材の納期が変更となる可能性がある。

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。羽田空港の年間発着枠については、最短で平成25年度中に現在の39万回から44.7万回へ増枠が行われる予定であり、そのうち平成25年サマーダイヤからの国内線増枠分については具体的な割当てが発表されたものの、平成26年サマーダイヤまでに配分される国際線増枠分については具体的な割当て等の内容が未公表である。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・自動車部品等の輸送が一定程度の割合を占めるため、半導体・電子機器市況や自動車生産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やサプライチェーンの変化により、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計上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はなく、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、A T I（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、及び平成25年1月16日に当社692便が緊急着陸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。

ボーイング787型機の運航について

平成25年1月16日の当社692便インシデント発生直後より、ボーイング787 - 8型機の運航を停止しており、同型機について耐空性改善通報が発出されている。この状態が長期にわたって続いた場合には、当社グループの経営に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3四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12月31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	ジェットエアウェイズ	日本～香港・アジア域内 インド～香港・アジア域内 インド内

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3四半期連結累計期間 (自平成23年4月1日 至平成23年12月31日) (億円)	当第3四半期連結累計期間 (自平成24年4月1日 至平成24年12月31日) (億円)	前年同期比 増減率 (%)
営業収入	10,698	11,321	5.8
航空運送事業	9,575	10,107	5.6
旅行事業	1,194	1,236	3.5
その他	1,036	1,116	7.7
セグメント間取引	1,107	1,139	-
営業利益	911	1,075	18.0
航空運送事業	835	984	17.8
旅行事業	37	43	16.9
その他	35	47	35.2
セグメント間取引	3	0	-
経常利益	714	891	24.7
四半期純利益	337	522	54.6

下記(注)1、2、3参照。

当第3四半期連結累計期間(平成24年4月1日～平成24年12月31日(以下、「当第3四半期」という。))のわが国経済は、世界景気の減速等を背景として、景気が弱めの動きとなっており、先行きについても当面は弱さが残る見通しとなっている。

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、新たな需要が喚起される等、総需要は拡大している。

当第3四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1兆107億円(前年同期比5.6%増) 営業利益984億円(前年同期比17.8%増)

<国内線旅客>

項目	前第3四半期連結累計期間 (自平成23年4月1日 至平成23年12月31日)	当第3四半期連結累計期間 (自平成24年4月1日 至平成24年12月31日)	前年同期比 増減率 (%)
旅客収入 (億円)	4,972	5,160	3.8
旅客数 (人)	29,552,914	31,568,909	6.8
座席キ口 (千席キ口)	42,719,880	44,561,244	4.3
旅客キ口 (千人キ口)	26,168,553	27,845,491	6.4
利用率 (%)	61.3	62.5	1.2

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ジャー需要も、当第3四半期を通じて概ね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 = 福島線に加え、12月13日より羽田 = 岩国線を新規開設した他、10月以降、札幌 = 広島・沖縄線、関西・宮古 = 石垣線の再開や、伊丹 = 熊本線の増便を実施する等、ネットワークの充実に努めた。また、最適な機材配置を実施し需給適合にも努めた。

営業面では、当社創立60周年を記念した販売施策の一環として、年末年始期間に「旅割55」を設定し、プレジャー需要の早期取り込みに努めた他、11月1日よりプレミアムクラスに28日前まで購入可能で、よりお求めやすい価格の新運賃「プレミアム旅割28」を設定する等、さらなる需要喚起に努めた。

サービス面では、11月30日より仙台空港及び小松空港でANAラウンジをリニューアルした他、12月1日より新千歳・仙台・小松・関西・熊本の各空港のANAラウンジでご当地ならではの銘酒をはじめ、様々な銘品をお楽しみいただけるサービス「ANA LOUNGE PARTNERS」を開始する等、サービスの充実に向けた施策を展開した。

< 国際線旅客 >

項目	前第3四半期連結累計期間 (自平成23年4月1日 至平成23年12月31日)	当第3四半期連結累計期間 (自平成24年4月1日 至平成24年12月31日)	前年同期比 増減率 (%)
旅客収入 (億円)	2,419	2,649	9.5
旅客数 (人)	4,328,575	4,769,579	10.2
座席キ口 (千席キ口)	25,543,448	28,218,064	10.5
旅客キ口 (千人キ口)	18,594,464	21,395,535	15.1
利用率 (%)	72.8	75.8	3.0

下記(注)3、5、9、10、14参照。

国際線旅客は、ビジネス需要は当第3四半期を通じて堅調に推移し、プレジャー需要についても特に旧盆や年末の期間を中心に総じて堅調に推移した結果、旅客数は前年同期を上回った。

なお、中国路線については、9月中旬に発生した反日デモの影響により、需要が急速に減退した。プレジャー需要は引き続き影響を受けている一方で、ビジネス需要は12月頃には前年同期並みまで回復している。

路線ネットワークでは、7月25日より成田 = シアトル線、10月15日より成田 = ヤンゴン線、10月28日より成田 = デリー線を新規開設した他、成田 = ニューヨーク線を増便する等、ネットワークの充実に努めた。これにより、当該路線のみならず、アジア = 北米間の接続旅客の利便性も強化された。また、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。

営業面では、10月2日より「ANA創立60周年記念エコ割ユース」運賃の販売を開始し、若年層の需要喚起を図った。また、11月29日より当社ホームページの中国サイトにおいて、中国最大のオンライン決済サービスである「Alipay」による航空券決済を開始する等、利便性を向上させた。

また、日欧Joint Ventureでは、ルフトハンザ ドイツ航空との共同事業に、平成25年4月からは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が加わる。12月20日には、平成25年4月1日搭乗分からの日本発欧州行き運賃について4社共通運賃の販売を開始する等、準備を進めている。

< 貨物 >

項目	前第3四半期連結累計期間 (自平成23年4月1日 至平成23年12月31日)	当第3四半期連結累計期間 (自平成24年4月1日 至平成24年12月31日)	前年同期比 増減率 (%)
国内線			
貨物収入 (億円)	254	249	2.2
有効貨物トンキロ (千トンキロ)	1,354,034	1,467,040	8.3
貨物輸送重量 (トン)	358,186	359,369	0.3
貨物トンキロ (千トンキロ)	356,107	356,430	0.1
郵便収入 (億円)	26	27	3.6
郵便輸送重量 (トン)	23,820	23,573	1.0
郵便トンキロ (千トンキロ)	24,532	23,893	2.6
貨物重量利用率 (%)	28.1	25.9	2.2
国際線			
貨物収入 (億円)	671	640	4.5
有効貨物トンキロ (千トンキロ)	2,725,116	2,962,615	8.7
貨物輸送重量 (トン)	428,754	463,726	8.2
貨物トンキロ (千トンキロ)	1,661,000	1,830,715	10.2
郵便収入 (億円)	25	27	8.9
郵便輸送重量 (トン)	19,807	23,759	19.9
郵便トンキロ (千トンキロ)	86,788	102,755	18.4
貨物重量利用率 (%)	64.1	65.3	1.1

下記(注)3、5、6、7、8、11、12、13、15参照。

国内線貨物は、夏以降に発生した大型台風や集中豪雨の影響等により、沖縄・九州・四国発で需要は伸び悩んだものの、東京発の宅配貨物や北海道発の生鮮貨物が堅調に推移した結果、輸送重量は前年同期並みまで回復したが、単価の低下により、収入は前年同期を下回った。

国際線貨物は、長引く欧州経済への不安や中国経済成長の鈍化、円高傾向等により、日本発着の総需要が減少する傾向が続いた。しかしながら、尖閣諸島問題に起因し他社が大幅な減便・運休を実施した中で、当社が堅実に需要を取り込み、また、旅客便における新規開設や増便とあわせ、欧米発アジア・中国向け、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。なお、ボジョレーヌーボーの輸送においては当社過去最高重量を記録した。以上の結果、輸送重量は前年同期を上回ったが、収入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、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3四半期の収入は1,351億円(前年同期1,205億円、前年同期比12.1%増)となった。

なお、エアアジア・ジャパン(株)は、10月にエアバスA320型機を1機増機し、国内線3路線に加え、10月28日より成田=仁川線を、11月28日より成田=釜山線を新規開設した。平成24年12月末日現在、エアバスA320型機3機により1日16便を運航している。当第3四半期における輸送実績(8月1日~12月31日までの実績)は、国内線で旅客数は210,738人、座席キロは383,978千席キロ、旅客キロは238,038千人キロ、利用率は62.0%、国際線で旅客数は19,148人、座席キロは41,008千席キロ、旅客キロは22,762千人キロ、利用率は55.5%となった。

旅行事業

営業収入1,236億円（前年同期比3.5%増） 営業利益43億円（同16.9%増）

国内旅行は、東京スカイツリーの開業等、話題が多かった関東方面、及び、昨年震災の影響を受けた東北方面は旅行需要が堅調に推移したが、夏期以降、九州・沖縄方面の「ANAスカイホリデー」をはじめとするパッケージツアーの集客が伸び悩み、売上高は前年同期並みとなった。また、ダイナミックパッケージ「旅作」は、販売チャネルの更なる拡充を図ったこともあり、堅調に推移した。これらの結果、当第3四半期の売上高は前年同期を上回った。

海外旅行は、当社における国際線ネットワークの拡充にあわせ、新規方面への旅行商品開発を積極的に行った他、10月より主力の「ANAハローツアー」において事前座席指定サービスを開始する等、お客様の利便性向上に努めた。また、「地球は、ますます、おもしろい。」をテーマとした新商品「ANAワンダーアース」を発表する等、新規顧客層の開拓を図るとともに、商品ラインアップを拡充した。しかしながら、中国で発生した反日デモの影響により、9月中旬以降、中国方面への旅行需要が大きく低迷したこと等が影響し、「ANAハローツアー」をはじめとするパッケージツアーの取扱額が減少した結果、当第3四半期の売上高は前年同期を下回った。

その他

営業収入1,116億円（前年同期比7.7%増） 営業利益47億円（同35.2%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3四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)、(株)AIRDO（平成24年10月1日に北海道国際航空(株)から商号変更）、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、(株)AIRDO（平成24年10月1日に北海道国際航空(株)から商号変更）、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）に各区分距離（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）に各区分距離（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）に各区分距離（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分距離を乗じている。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）に各区分距離（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。
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1,657億円増加し、2兆1,683億円となった。

負債の部は、新規の借入や社債発行による資金調達を行う一方で、借入金等の返済を行ったことから、前期末に比べて496億円減少し、1兆3,980億円となった。なお、有利子負債は、前期末に比べて416億円減少し、9,220億円となった。

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2,154億円増加し、7,702億円となった。この結果、自己資本比率は35.2%となった。

(3) 事業上及び財務上の対処すべき課題

当第3四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、平成24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。

ボーイング787型機の運航について

平成25年1月16日、当社692便（山口宇部＝羽田）の高松空港緊急着陸の後、ボーイング787型機の運航を一時的に停止しており、この影響で国内線・国際線ともに欠航が生じている。平成25年1月17日、同型機について、国土交通大臣より耐空性改善通報が発出され、当該通報に定める安全確認の完了まで同型機の運航を停止する必要性が生じた。

このような状況の下、当社は関係各機関に協力しつつ情報収集に努め、承認された安全対応策を早急に実施して安全を確保した上で、可能な限り早期の運航再開を目指す。

(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逓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12月31日時点の提出会社の従業員数は、平成24年3月31日より1,035名増加し、13,803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ーニッポン(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3四半期会計期間末現在 発行数(株) (平成24年12月31日)	提出日現在発行数(株) (平成25年2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10月1日～ 平成24年12月31日	-	3,516,425,257	-	318,789	-	253,812

(6)【大株主の状況】

当四半期会計期間は第3四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3四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9月30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12月31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12月31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糸原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3四半期連結会計期間（平成24年10月1日から平成24年12月31日まで）及び第3四半期連結累計期間（平成24年4月1日から平成24年12月31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3四半期連結会計期間 (平成24年12月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	41,867	36,436
受取手形及び営業未収入金	124,028	115,477
有価証券	237,104	450,744
商品	4,924	5,728
貯蔵品	44,935	51,486
繰延税金資産	30,269	26,599
その他	66,752	76,301
貸倒引当金	1,160	1,108
流動資産合計	548,719	761,663
固定資産		
有形固定資産		
建物及び構築物(純額)	112,028	107,358
航空機(純額)	751,108	838,084
土地	56,545	56,415
リース資産(純額)	27,305	25,070
建設仮勘定	241,817	136,522
その他(純額)	31,072	27,424
有形固定資産合計	1,219,875	1,190,873
無形固定資産	71,846	68,924
投資その他の資産		
投資有価証券	58,586	61,052
繰延税金資産	68,887	48,399
その他	35,556	36,445
貸倒引当金	1,075	775
投資その他の資産合計	161,954	145,121
固定資産合計	1,453,675	1,404,918
繰延資産	176	1,766
資産合計	2,002,570	2,168,347

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (平成24年3月31日)	当第3四半期連結会計期間 (平成24年12月31日)
負債の部		
流動負債		
支払手形及び営業未払金	180,804	179,780
短期借入金	-	318
1年内返済予定の長期借入金	115,962	108,950
1年内償還予定の社債	-	10,000
リース債務	11,443	11,379
未払法人税等	3,912	9,286
賞与引当金	30,841	13,334
独禁法関連引当金	116	116
資産除去債務	1,146	281
その他	116,821	126,533
流動負債合計	461,045	459,977
固定負債		
社債	95,000	115,000
長期借入金	716,663	652,777
リース債務	24,589	23,625
賞与引当金	2,382	-
退職給付引当金	126,075	129,913
役員退職慰労引当金	591	603
資産除去債務	1,027	1,033
その他	20,339	15,131
固定負債合計	986,666	938,082
負債合計	1,447,711	1,398,059
純資産の部		
株主資本		
資本金	231,381	318,789
資本剰余金	195,723	282,182
利益剰余金	117,622	159,761
自己株式	4,089	2,196
株主資本合計	540,637	758,536
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	140	264
繰延ヘッジ損益	9,334	6,645
為替換算調整勘定	817	576
その他の包括利益累計額合計	8,377	5,805
少数株主持分	5,845	5,947
純資産合計	554,859	770,288
負債純資産合計	2,002,570	2,168,347

(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3四半期連結累計期間】

(単位：百万円)

	前第3四半期連結累計期間 (自平成23年4月1日 至平成23年12月31日)	当第3四半期連結累計期間 (自平成24年4月1日 至平成24年12月31日)
営業収入	1,069,855	1,132,143
事業費	809,579	853,095
営業総利益	260,276	279,048
販売費及び一般管理費		
販売手数料	48,419	52,324
広告宣伝費	3,508	4,134
従業員給料及び賞与	24,802	23,609
貸倒引当金繰入額	106	31
賞与引当金繰入額	3,050	2,009
退職給付費用	2,739	2,966
減価償却費	10,340	9,615
その他	76,169	76,839
販売費及び一般管理費合計	169,133	171,527
営業利益	91,143	107,521
営業外収益		
受取利息	680	711
受取配当金	1,450	1,105
持分法による投資利益	437	391
為替差益	244	588
資産売却益	1,760	785
その他	2,728	2,908
営業外収益合計	7,299	6,488
営業外費用		
支払利息	15,142	13,930
資産売却損	449	1,330
資産除却損	3,010	2,500
退職給付会計基準変更時差異の処理額	4,813	4,772
その他	3,567	2,364
営業外費用合計	26,981	24,896
経常利益	71,461	89,113

(単位：百万円)

	前第3四半期連結累計期間 (自平成23年4月1日 至平成23年12月31日)	当第3四半期連結累計期間 (自平成24年4月1日 至平成24年12月31日)
特別利益		
固定資産売却益	571	-
投資有価証券売却益	157	10
補助金収入	-	18
その他	268	3
特別利益合計	996	31
特別損失		
固定資産売却損	3	72
減損損失	-	481
投資有価証券売却損	276	-
投資有価証券評価損	118	131
その他	146	114
特別損失合計	543	798
税金等調整前四半期純利益	71,914	88,346
法人税等	37,908	36,804
少数株主損益調整前四半期純利益	34,006	51,542
少数株主利益又は少数株主損失()	226	696
四半期純利益	33,780	52,238

【四半期連結包括利益計算書】
 【第3四半期連結累計期間】

(単位：百万円)

	前第3四半期連結累計期間 (自平成23年4月1日 至平成23年12月31日)	当第3四半期連結累計期間 (自平成24年4月1日 至平成24年12月31日)
少数株主損益調整前四半期純利益	34,006	51,542
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	908	102
繰延ヘッジ損益	19,796	2,689
為替換算調整勘定	279	241
持分法適用会社に対する持分相当額	5	13
その他の包括利益合計	20,988	2,563
四半期包括利益	13,018	48,979
(内訳)		
親会社株主に係る四半期包括利益	12,798	49,666
少数株主に係る四半期包括利益	220	687

【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3四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3四半期連結会計期間 (平成24年12月31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	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	778

(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3四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3四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3四半期連結累計期間 (自平成23年4月1日 至平成23年12月31日)	当第3四半期連結累計期間 (自平成24年4月1日 至平成24年12月31日)
減価償却費	88,349百万円	91,499百万円
負ののれんの償却額	369	59

(株主資本等関係)

前第3四半期連結累計期間(自平成23年4月1日至平成23年12月31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3四半期連結累計期間(自平成24年4月1日至平成24年12月31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、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3四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949百万円減少している。この結果、当第3四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282,182百万円となっている。

(セグメント情報等)

【セグメント情報】

前第3四半期連結累計期間(自平成23年4月1日至平成23年12月31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	891,211	112,847	1,004,058	65,797	1,069,855	-	1,069,855
(2) セグメント間の内部 売上高又は振替高	66,365	6,604	72,969	37,823	110,792	(110,792)	-
計	957,576	119,451	1,077,027	103,620	1,180,647	(110,792)	1,069,855
セグメント利益	83,587	3,722	87,309	3,517	90,826	317	91,143

(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3四半期連結累計期間(自平成24年4月1日至平成24年12月31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	942,673	117,045	1,059,718	72,425	1,132,143	-	1,132,143
(2) セグメント間の内部 売上高又は振替高	68,074	6,645	74,719	39,185	113,904	(113,904)	-
計	1,010,747	123,690	1,134,437	111,610	1,246,047	(113,904)	1,132,143
セグメント利益	98,453	4,350	102,803	4,754	107,557	(36)	107,521

(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
重要性が乏しいため、記載を省略している。

(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3四半期連結累計期間 (自平成23年4月1日 至平成23年12月31日)	当第3四半期連結累計期間 (自平成24年4月1日 至平成24年12月31日)
1株当たり四半期純利益金額	13円45銭	16円92銭
(算定上の基礎)		
四半期純利益金額(百万円)	33,780	52,238
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)	33,780	52,238
普通株式の期中平均株式数(千株)	2,511,090	3,088,046

- (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25年2月8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3四半期連結会計期間（平成24年10月1日から平成24年12月31日まで）及び第3四半期連結累計期間（平成24年4月1日から平成24年12月31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12月31日現在の財政状態及び同日をもって終了する第3四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。

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。