

DOMESTIC REVENUES —

収益性重視の路線再編 選択と集中

Answer → 路線の収益性を重視した路線展開

国内における新規路線開設や増便を制限している需給調整規制が大幅に緩和されたのを受け、国内航空各社は路線拡大を積極的に行ったため、総輸送力は約1,181億座席キロとなり10年前の約2倍にまで拡大、この間に全日空グループの輸送力も約2倍となりました。しかしながら長引く景気低迷の影響もありANAグループの利用率も60%程度となるなど現状においては供給過剰の状況にあります。今後の事業計画においては利用率向上と収益性重視の路線再編を重要課題として取り組みます。現有の経営資源を最大限に活用、「選択と集中」を基本的なスタンスとして不採算路線の減便・撤退や東京路線(羽田空港離発着路線)を中心とした高需要路線への集中投入など、当社子会社であるエアーニッポンと連携した路線再編を進め、グループとして更なる収益性の向上を目指します。

具体的なアクションプランは、

※ 適合性の追求と生産性の向上を図るため、1999年度より段階的に全日空の関空・福岡・その他ローカル空港離発着路線(約20路線、11機相当)をエアーニッポンに移管し、エアーニッポンの羽田空港離発着路線(4路線、3機相当)を全日空に集約します。

※ 2000年度以降に予想される羽田空港の増枠には全日空として強い期待をしていますが、発着枠が配分された場合は必要機材を捻出し対応していきます。

※ 国際線におけるアライアンスの効果を最大限に発揮するため、国際便と国内便の接続を強化します。

以上を中心とした施策を行うことにより、需給幅の大きいローカル路線における供給量を適正化し、利用率の向上とグループ全体の収益性の向上を図っていきます。

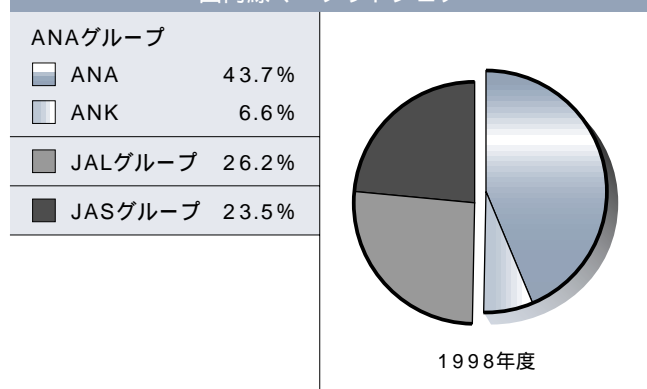
初の輸送力削減

1999年度の事業計画(単体)において、国内景気の低迷と供給過剰に対応するため当社としては初めて国内線の輸送力を削減し、前年度比1.9%減の534億座席キロまで縮小します。中期経営計画の最終年度である2002年度においても、1998年度末比で3.1%減少させ、収益性を高めることに重点をおいた路線再編を行っていきます。また国内線旅客数グループシェア50%の堅持と利用率の70%の確保を目指します。

6

Question → 1999年度中に需給調整規制が撤廃され、2000年度には羽田空港の新B滑走路が供用開始となりますが、全日空はどのような路線政策をとるのですか？

国内線マーケットシェア

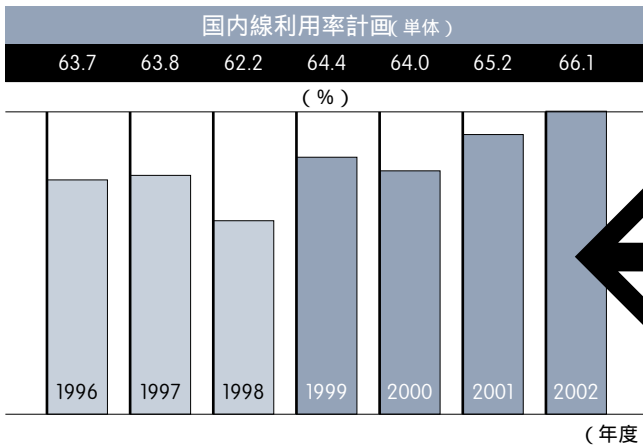




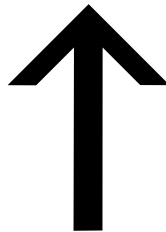
国内線においては、需要と供給のバランスを見極め、エアーニッポンとの路線再編と羽田空港への経営資源の集中化により、グループとしての更なる収益性向上を目指します。

機材適合性の追求と生産性の向上を図るため、1999年度より段階的に全日空の関空・福岡・その他ローカル空港離発着路線(約20路線、11機相当)をエアーニッポンに移管し、エアーニッポンの羽田空港離発着路線(4路線、3機相当)を全日空に集約します。

国内線利用率計画(単体)

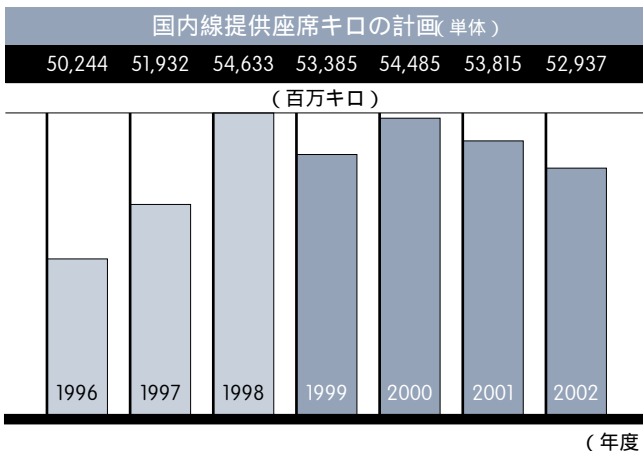


国内線で首位の当社の利用率は62.2%、欧米のメガキャリア並みの70%台を目指しています。新しい中期経営計画では最終年度に66.1%までの向上を見込んでいます。



1999年度以降、国内線輸送力を適時削減し、計画最終年度においては、1998年度比3.1%減少させ、収益性を高めることに重点をおいた路線再編を行っていきます。

国内線提供座席キロの計画(単体)



段階的に全日空のローカル線(20路線、11機相当)をエアーニッポンへ移管するとともに、エアーニッポンの羽田空港路線(4路線、3機相当)を全日空に集約します。エアーニッポンではダウンサイジングのためB737-500を増機します。