

INVESTMENTS & FINANCES —

有利子負債の圧縮とバランスシートの改善

Answer → 設備投資計画の修正

従来の計画では成田空港第二滑走路の2001年度完成をターゲットとし、新規機材導入を中心に1998 - 2000年度中に約5,400億円の設備投資を行う予定でしたが、国際線、国内線ともに不採算路線からの撤退も含めた路線再編を行うことで全体輸送力を削減していくことから、設備投資の圧縮と有利子負債の削減を中心に財務内容の更なる改善を目指します。

中期経営計画で、1999年度からの4年間の設備投資総額を3,355億円に抑えます。従来の計画で19機を見込んでいた新規導入機材を10機に絞り込み、計画期間中の航空機保有機数は1998年度に比べ合計で7機の減少となります。事業規模に応じた必要機材は、国内・国際線の路線休廃止やエア・ニッポンとの路線再編による内部捻出にて対応します。効率的な機材編成を行うことで機材1機当りの生産性を向上させ、航空機への投資は必要最低限のものに限ります。空港施設やシステムに対する投資などについても、事業の円滑な推進と再編および競争力強化に必要な不可欠な投資に絞ります。

14

Question → 全日空はキャッシュフローを上回る設備投資を行ってきていますが、今後どのような方法でバランスシートを健全化していくのでしょうか？

機材調達計画(単体)

	(年度)				
	1998	1999	2000	2001	2002
機材保有計画	133	132	131	128	126
機材導入計画	10	5	5	0	0

有利子負債の削減

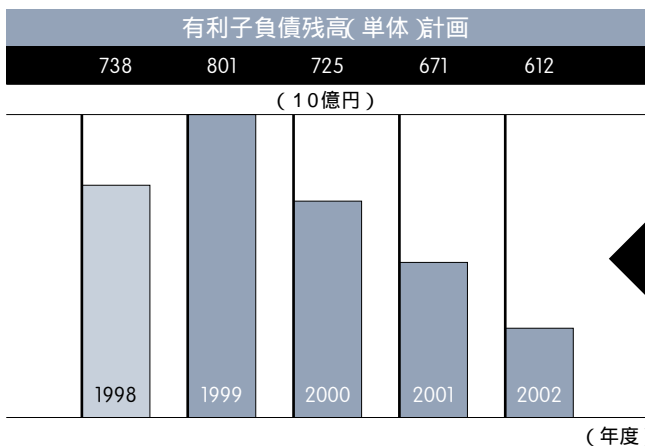
航空産業は航空機や空港関連施設へ巨額の投資が必要な装置産業ですが、当社の現状としては本業の利益によって必要な投資資金をまかなえる体質となっており、負債負担は高いものとなっています。中期経営計画においては、航空事業の収益性を向上させ得られた営業利益と償却等により生み出された内部資金の範囲内で、上記設備投資を行うと共に、有利子負債の圧縮も同時に行いバランスシートの改善を図っていきます。単体ベースでは、4年間の年平均投資額800億円に対し内部資金は1,100億円を想定、年間約300億円の債務を返済していく予定です。

また、1998年度末の連結ベースの有利子負債残高は約1兆円でしたが、4年後の2002年度末までに約1,000億円(約10%)圧縮します。また連結ベースでの欠損金についても連結対象会社の増加に伴い一時的に増加しますが、計画の最終年度末では1998年度末に対し約300億円改善する予定です。

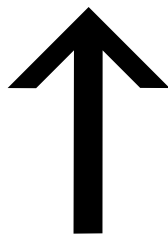




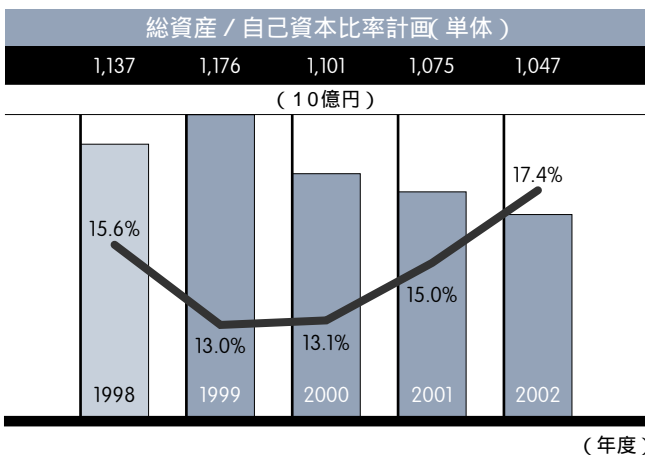
1999年度からの4年間の設備投資総額を3,355億円に抑えます。航空事業の収益性を向上させ得られた利益と償却等により生み出された内部資金の範囲内で、航空機を中心とした設備投資を行うと共に、有利子負債の圧縮も同時に行いバランスシートの改善を図っていきます。単体ベースでは、4年間の年平均投資額800億円に対し内部資金は1,100億円を想定、年間約300億円の債務を返済していきます。



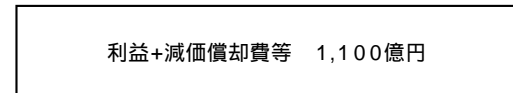
期間中の本業の増益と投資圧縮により、返済原資を生み出し借入金を削減します。また、連結ベースでも有利子負債を約1,000億円圧縮します。



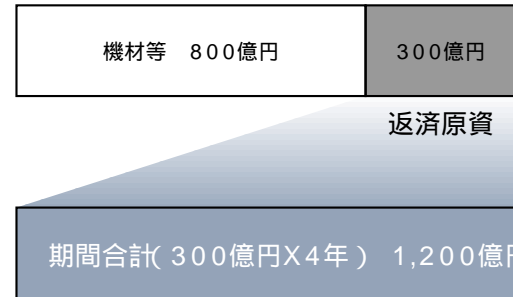
有利子負債の削減と遊休資産の売却で、総資産も圧縮し、資産効率の向上を目指します。



内部資金



投資額



単体ベースでは、4年間の年平均投資額800億円に対し内部資金は1,100億円を想定、年間約300億円の債務を返済していきます。