

平成 23 年 1 月 18 日

各 位

会 社 名 全 日 本 空 輸 株 式 会 社
代表者名 代表取締役社長 伊東 信一郎
(コード番号 9202 東証・大証各第 1 部)
問 合 せ 先 総 務 部 長 丹 治 康 夫
(TEL . 03-6735-1001)

「2011 年度 ANA グループ航空輸送事業計画」に関するお知らせ

当社グループは、2011 年度（2011 年 4 月 1 日～2012 年 3 月 31 日）の航空輸送事業計画を策定いたしましたので、お知らせいたします。

以 上

2011 年度ANAグループ航空輸送事業計画を策定

～ 成田 = 成都線にて中国内陸部に初就航！～
 ～ ユナイテッド航空およびコンチネンタル航空との共同事業開始！～
 ～ 需給適合をすすめ、収益性のさらなる向上を図ります～

ANAグループは、2011 年度(2011 年 4 月 1 日～2012 年 3 月 31 日)の航空輸送事業計画を策定いたしました。

2010 年度の首都圏空港発着枠拡大により、ANAグループは新規路線就航や増便を図ってまいりました。今後も中期的にさらなる発着枠の拡大が予定されており、ANAグループにとってチャンスである一方、競合会社の参入、増便など一層厳しい競争環境が想定されます。加えて、九州新幹線全通など他交通機関との競争環境も変化します。

このような環境において、ANAグループは、安定黒字化・利益拡大に向けた生産財の最適配置並びに効率運用を目指します。あわせて、ユナイテッド航空およびコンチネンタル航空との共同事業の活用等、新たなステージに向けた事業モデルの進化を図ってまいります。

2011 年度 ANA グループ航空輸送事業計画の概要は次のとおりです。

1. 概要

(1) 国際線事業の概要

成田 = 成都線の開設

2011 年 6 月から成田 = 成都線の開設を計画します。ANA は現在中国 9 都市 10 空港に定期旅客便を運航していますが、いずれも沿岸部の都市であり、内陸部へは初就航となります。成都は、成渝経済区()として中国政府による重点開発区に指定され、周辺地域に人口 1 億人の経済圏を持つ都市で、中長期的に経済発展および流動増加が見込まれます。また観光面でも、九寨溝や黄龍といった世界遺産、日本でもおなじみの四川料理等、魅力あるポイントに恵まれています。これまでは北京や上海での乗り継ぎが必要でしたが、直行便により中国内陸部への移動の利便性向上を図ります。

() 成渝経済区: 重慶市と四川省成都市の 2 都市を中心とした経済区。成は成都、渝は重慶を示す。

■ 運航に関する詳細は次のとおりです。(これらは関係当局の認可を前提としております。)

路線	成田 = 成都			
運航開始日	2011 年 6 月 19 日(日) 成都発は 6 月 20 日(月)から運航			
ダイヤ (現地時間)	NH947	成田	17:35	成都 22:20 (毎日)
	NH948	成都	09:05	成田 15:00 (月・火・水・金・日)
		成都	08:55	成田 14:50 (木・土)
	毎日 1 往復運航			
使用機材	ボーイング 737 - 700 (ビジネスクラス 8 席 エコノミークラス 112 席) ANK の機材・乗員にて運航いたします。			

この計画は、当日の機材・運航状況により変更となる場合がございます。

中国・アジア路線の強化

日中航空交渉の合意後に羽田＝北京、上海線の増便を計画します。また、ボーイング 767-300ER の増機に伴い、成田＝北京、台北(桃園)線の大型化を実施する等、中国、アジア路線の増便、機種変更による一層の利便性向上を図ります。

プロダクトの改善・強化

欧米路線でご好評をいただいているボーイング 777-300ER 新仕様(ビジネスクラスは ANA BUSINESS STAGGERED、エコノミークラスは FIXED BACKSHELL シート装備)への改修を順次実施し、投入路線の追加を行います。また、ボーイング 767-300ER の新造機(ビジネスクラスは ANA BUSINESS CRADLE、エコノミークラスは FIXED BACKSHELL シート装備)の追加投入により、東南アジア路線を中心にプロダクトの改善を進めます。

ユナイテッド航空およびコンチネンタル航空との共同事業(Trans-Pacific Joint Venture)開始

日米当局による ATI 認可を受けて、2011 年 4 月 1 日より太平洋路線におけるユナイテッド航空およびコンチネンタル航空との共同事業(JV)を開始いたします。3 社はこれまでも、スターアライアンスパートナーとして、コードシェアやマイル提携、出発ターミナルの共通化等を実施してきました。JV 実施後は各社の国内・国際のネットワークを統合し、運賃を共通にして、相互にダイヤ調整を行います。その結果、各社の個性豊かなサービスはそのままに、搭乗便をより豊富な組み合わせの中から便利にご利用いただけるようになります。また、JV の対象路線においては、ご加入いただいているマイレージプログラムの積算条件が、ご利用便の運航会社を問わず、適用されます。尚、運賃の詳細については別途お知らせいたします。

- JV の概要

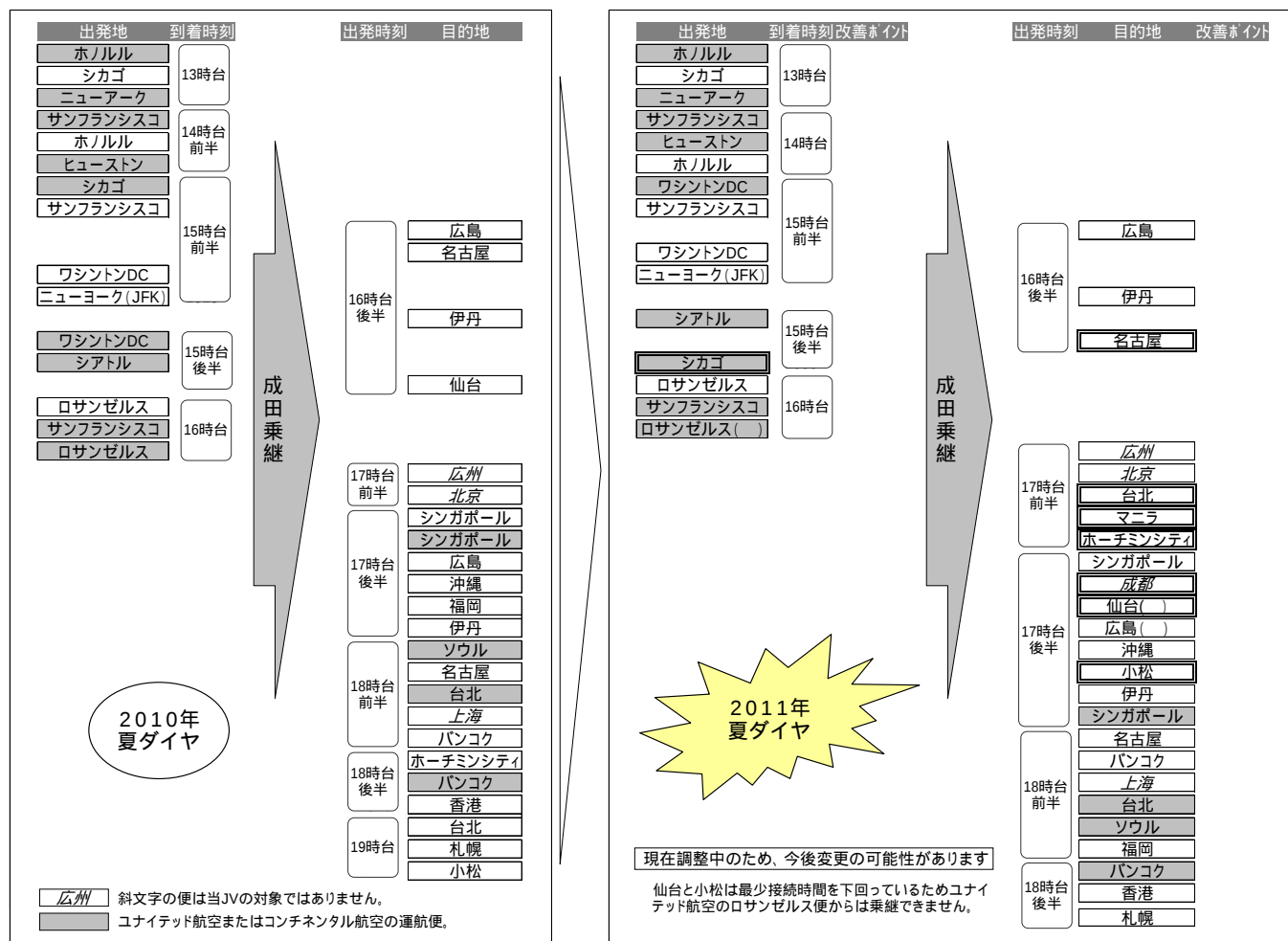
対象エリア	運航社	
	ANA	ユナイテッド航空およびコンチネンタル航空
対象となる太平洋路線 (2011 年夏ダイヤ*1)	成田＝サンフランシスコ 成田＝ロサンゼルス 成田＝シカゴ 成田＝ニューヨーク(JFK) 成田＝ワシントン D.C. 成田＝ホノルル 羽田＝ロサンゼルス 羽田＝ホノルル	成田＝サンフランシスコ 成田＝ロサンゼルス 成田＝シカゴ 成田＝ワシントン D.C. 成田＝シアトル 成田＝ホノルル 成田＝ニューヨーク(ニューアーク) 成田＝ヒューストン 関西＝サンフランシスコ 香港＝シカゴ 香港＝サンフランシスコ 仁川＝サンフランシスコ 香港＝ニューヨーク(ニューアーク)
対象となる以遠区間*2	日本国内 アジア各国(除中国*3)	北米(ハワイを含む米国、カナダ) 中南米 カリブ海諸国 アジア各国(除中国*3)

*1 路線計画は現在調整中のため、今後変更の可能性があります

*2 日米以外は現地法制に応じた当局認可が条件

*3 香港は JV の対象に含まれます

<JV 提携各社との成田接続ダイヤ強化の例>



改善ポイント:

UA のシカゴ線到着の 55 分遅発化により(15:00 15:55)、当該便からの内際全ての乗り継ぎ先が 3 時間以内となり、乗り継ぎ先は 10 路線 13 便(8 路線 11 便*)から 19 路線 22 便(15 路線 18 便*)に拡大。 * 本 JV 対象外便を除いた場合
(うち、新規開設によるものは 2 路線、接続便のダイヤ改善によるものが 3 路線)
夕方に 2 便ある名古屋便のうち、16 時台の便を 25 分遅発化し、より多くの北米便との接続を確保。
台北線の大幅早発化により、北米線との乗り継ぎ時間が飛躍的に短縮。
本年 2 月 27 日新規開設のマニラ線において、冬ダイヤから 30 分早発化し、更に乗り継ぎ時間を短縮。
ホーチミンシティ線を大幅早発化 し、北米との乗り継ぎ時間を飛躍的に短縮。
成都線の新規就航による地点追加。
仙台線の 45 分遅発化により、当社運航のロサンゼルス線との接続を確保。
小松線の 95 分早発化により、乗り継ぎ時間の大幅短縮。

(2) 国内線事業の概要

羽田発着路線

国内線事業の基幹となる羽田発着路線については、第4滑走路の供用開始による発着枠の配分に加え、日中航空交渉成立までの間、発着枠の暫定使用を行うことで、1日あたり7往復の増便()を行います。その中でも、羽田＝伊丹線については、機材をさらに有効活用して早朝便を増便し、新たな利便性をご提供いたします。

() 日中航空交渉の状況に応じ、期中において変更となる場合があります。

大阪(伊丹・関西)、中部、その他空港発着路線

競合他社の路線便数展開、2011年3月の九州新幹線全通等、激変する競争環境を考慮し、2010年度に実施した増便を2011年度にも継続しながら、大阪(伊丹・関西)、中部発着路線の増便、季節運航(増便)期間の延長と、松山＝千歳線の再開を行います。また、山陽・九州新幹線と競合となる伊丹＝熊本線については増便を行い、航空の利便性向上を図ります。

また、北海道内ネットワークについては、2010年7月より千歳発着に集約(ハブ化)し、道外との乗り継ぎ需要の増加が図られていますが、その後の需給環境や季節波動等を踏まえ、2011年6月より便数・機材・ダイヤ・運航時期の最適化を行い、利用率の向上と乗継利便性の向上を図ります。

(3) 貨物郵便事業の概要

2010年度に引き続き、貨物専用機による沖縄深夜貨物ハブの安定運用と、昼間帯の中国、アジア路線を増強し、収益性の向上を図ります。また、旅客便の増便・大型化による貨物スペース(ベリー)の生産量増加による需要取り込みも進めます。

2. 内容

(1) 国際線事業

● 新規開設・再開

路線	実施時期	現行	変更後	
成田＝成都	2011年6月19日	-	737-700	7往復/週
中部＝上海 (浦東)	2011年3月27日	一時運休	737-700	7往復/週

1

(これらの計画は関係当局の認可を前提としております)

1 2010年12月24日に発表(ANA NEWS 第10-167号)済み。

2011年ウィンターダイヤにおける運航については今後調整。

●増便

路線	実施時期	現行		変更後		
成田＝瀋陽	2011年3月27日	737-700・ A320-200	3～7 往復 / 週	737-700	7 往復 / 週	2
羽田＝北京	調整中	777-200ER	7 往復 / 週	調整中	14 往復 / 週	3
羽田＝上海 (虹橋)	調整中	777-200ER	7 往復 / 週	調整中	14 往復 / 週	3

(これらの計画は関係当局の認可を前提としております)

2 2010年10月31日～2011年1月31日のみ A320-200 3 往復 / 週運航。

2011年ウィンターダイヤにおける運航については今後調整。

3 日中航空交渉合意前提

●機種変更

路線	実施時期	現行		変更後	
成田＝北京	2011年3月27日	A320-200	14 往復 / 週	A320-200 767-300ER	7 往復 / 週 7 往復 / 週
成田＝台北 (桃園)	2011年5月1日	A320-200	7 往復 / 週	767-300ER	7 往復 / 週

(これらの計画は関係当局の認可を前提としております)

(2)国内線事業

●増便(羽田空港発着)

路線	実施時期	現行	変更後
羽田＝伊丹	2011年3月27日	14 往復 / 日	15 往復 / 日
羽田＝関西	2011年3月27日	4 往復 / 日	5 往復 / 日
羽田＝神戸	2011年3月27日	2 往復 / 日	3 往復 / 日
羽田＝札幌	2011年3月27日	15 往復 / 日	16 往復 / 日
羽田＝沖縄	2011年3月27日	9 往復 / 日	10 往復 / 日
羽田＝函館	2011年3月27日	2 往復 / 日	3 往復 / 日
羽田＝庄内	2011年3月27日	4 往復 / 日	4～5 往復 / 日 (4,5,10月のみ 5 往復 / 日)

(これらの計画は関係当局の認可を前提としております)

(日中航空交渉の状況に応じ、期中において変更となる場合があります。)

●再開・増便・運航期間延長等(伊丹・関西・神戸・中部・その他空港発着)

路線	実施時期	現行	変更後
伊丹＝熊本	2011年4月1日	4往復／日	5往復／日
伊丹＝仙台	2011年7月1日	5往復／日	7往復／日
伊丹＝新潟	2011年7月1日	4往復／日	5往復／日
関西＝千歳	2011年3月27日	4～5往復／日 (10月31日から5往復／日)	6往復／日
関西＝女満別	2011年6月1日	0～1往復／日 (6～9月のみ運航)	0～1往復／日 (6～10月のみ運航)
関西＝旭川	2011年5月1日	0～1往復／日 (6～9月のみ運航)	0～1往復／日 (5～10月のみ運航)
関西＝函館	2011年6月1日	1～2往復／日 (6～9月のみ2往復／日)	1～2往復 (6～10月のみ2往復／日)
関西＝沖縄	2011年3月27日	4往復／日	5往復／日
中部＝千歳	2011年3月27日	7～8往復／日 (4～5月のみ7往復／日)	通年8往復／日
中部＝秋田	2011年3月27日	1～2往復／日 (10月31日から1往復／日)	通年2往復／日
中部＝松山	2011年3月27日	2～3往復／日 (1月5日から3往復／日)	通年3往復／日
中部＝熊本	2011年3月27日	2往復／日	3往復／日
福岡＝沖縄	2011年3月27日	8～9往復／日 (2～3月のみ9往復／日)	通年9往復／日
千歳＝女満別	2011年6月1日	2往復／日	3往復／日
松山＝千歳	2011年3月27日	-	1往復／日(再開)

4

(これらの計画は関係当局の認可を前提としております)

4 2011年ウィンターダイヤにおける運航については今後調整。

●休止・減便・運航期間短縮等

路線	実施時期	現行	変更後
伊丹＝松山	2011年3月27日	8～12往復／日 (段階的に増便)	通年11往復／日
中部＝仙台	2011年7月1日	4～5往復／日 (10月31日から5往復／日)	4往復／日
中部＝大分	2011年7月1日	2往復／日	-
福岡＝石垣	2011年7月15日	0～1往復／日 (GW期間、7月～10月のみ運航)	0～1往復／日 (7月15日～8月31日 のみ運航)
千歳＝利尻	2011年3月27日	1往復／日 (JET1、10月以降PROP1)	0～1往復／日 (PROP1、6～9月JET1) (9月30日まで運航)
千歳＝函館	2011年6月1日	5往復／日	3往復／日

5

6

7

(これらの計画は関係当局の認可を前提としております)

- 5 当該路線においては、アイベックスエアラインズの運航便とのコードシェアを予定。
コードシェア便をあわせた便数は6往復/日の予定。
- 6 当該路線においては、アイベックスエアラインズの運航便とのコードシェアを予定。
コードシェア便をあわせた便数は現行通りの予定。
- 7 2012年度は6月から再開(季節運航)予定。

(3)貨物専用便事業

●増便

路線	実施時期	現行	変更後
成田＝上海 (浦東)	2011年3月27日	4～6往復/週 (10月31日から6往復/週)	通年6往復/週

(関係当局の認可を前提としております)

(4)機材計画

待望のボーイング787については、2011年度早期の運航開始に向けて準備を進めています。それまでの間、国際線にはボーイング767-300ER、国内線にはボーイング737-800を追加投入し、直近の需要増に対する生産量確保を図ります。一方で、国内線用ボーイング767-300の退役を開始する等、経年機材の更新も進めます。プロペラ機については、DHC8-Q300の退役を開始し、DHC8-Q400への機種統一を段階的に進めます。

新機導入		機数	退役		機数
ボーイング	767-300ER	4	ボーイング	767-300	1
ボーイング	737-800	2	エアバス	A320-200	4
ボンバルディア	DHC8-Q400	3	ボーイング	737-500	2
			ボンバルディア	DHC8-Q300	2

ボーイング787については調整中。

(5)ANAグループの国際線旅客、国内線旅客および貨物郵便事業の生産量

事業規模前年比	国際線旅客便	国内線旅客便	貨物専用便
運航回数	116.3%	102.0%	98.6%
座席キロ(貨物はトンキロ)	117.4%	102.6%	102.6%

ANAグループ運航便

以上