

将来の戦略機種として次世代中型機「B7E7 シリーズ」の導入を決定

～羽田空港再拡張を展望し、快適性・経済性を追及した次世代旅客機を導入します～

ANA では、本日 2004 年 4 月 26 日(月)に開催した取締役会にて、中型機 B767-300 型機の後継機種として、経済性が高く快適性に優れた次世代中型機であるボーイング社の「B7E7 シリーズ」(B7E7-3 型機、B7E7-8 型機)を選定し、50 機発注することを決定致しました。ANA は、世界のエアラインで、B7E7 型機のはじめての発注会社(ローンチカスタマー)となり、今後の B7E7 型機の開発計画に積極的に参画し、お客様のニーズを新しい航空機に反映させていくことと致します。

また、ANA のフリート戦略において、マーケット動向に応じた機種統合を更に進めて参ります。

●羽田空港再拡張を展望し、新たなフリートとして次世代中型機構想を具体化

2005 年度以降の小型機の「B737 NEXT-GENERATION」への機種統合計画に続き、羽田空港再拡張の時期をターゲットとした 2008 年以降の新中型機の導入に向けて、安全性・信頼性はもとより快適性・経済性の各方面より検討を重ねた結果、この度「B7E7 型機」の採用を正式に決定致しました。

ANA グループでは、現在 61 機*の中型機を保有しておりますが、今回の新機種導入について、「新機種選定委員会」にて検討して参りました。導入理由は次のとおりです。

*B767-300 型機…52 機、B767-200 型機…2 機、A321 型機…7 機 (2003 年度末)

- ①B767-300 型機の後継機種として、国内線仕様では 300 席クラスであること。
- ②同一機種による国内線・国際線運航が可能であり、現行 B767-300 型機を凌ぐ信頼性・経済性・快適性が確保できること。
- ③羽田空港再拡張に伴う国内線・国際線事業の拡張および B767-300 型機の更新時期への対応が可能のこと。

今後 2008 年度より、「B7E7 シリーズ」である B7E7-3 型機(短距離用)、B7E7-8 型機(長距離用)を順次導入して参りますが、具体的な導入時期は、本年夏頃に決定致します。

●最新技術を導入し、快適性重視の客室空間や環境にも配慮したB7E7シリーズ

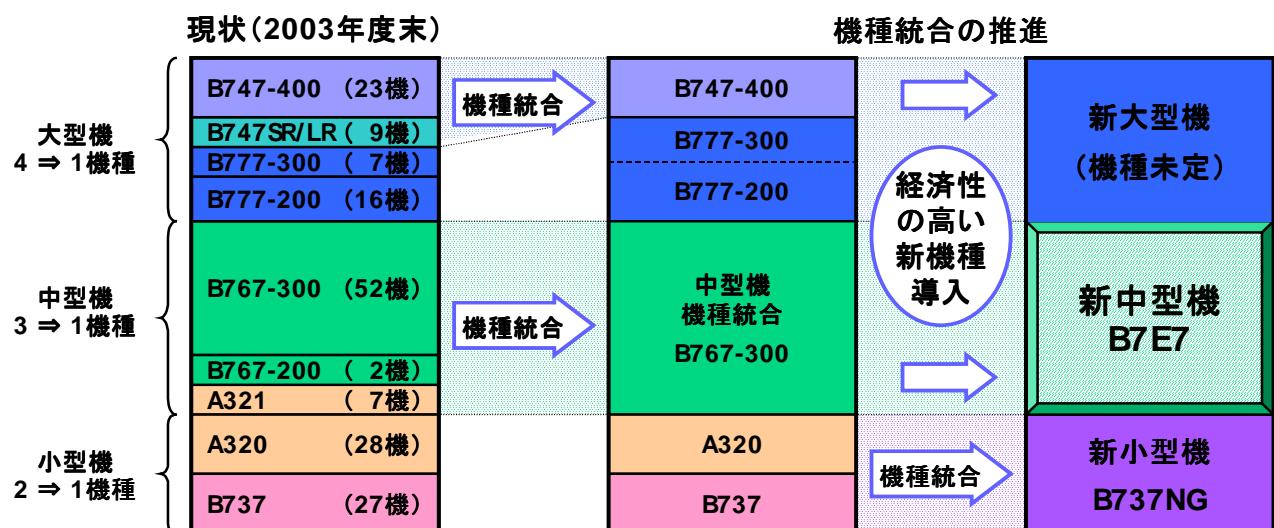
「B7E7シリーズ」の特徴は、複合材の活用による機体の軽量化と整備コストの低減を図ることが可能であり、航続性能や貨物搭載能力は、B767-300型機を大きく上回る水準となっています。また、最新技術を駆使した機体性能、エンジンにより、燃料消費量が大幅に改善します。(長距離運航で20%向上) このように、B7E7型機の導入による增收やコスト削減により、B767-300型機と比較した場合、年間約100億円の収支改善の効果を見込んでいます。

また、広い胴体径は機内の快適性を向上させるとともに、最新技術による機内騒音の低下や気圧調節機能、湿度コントロール機能の導入など、従来機にはないお客様の居住性・快適性の実現が可能となっています。

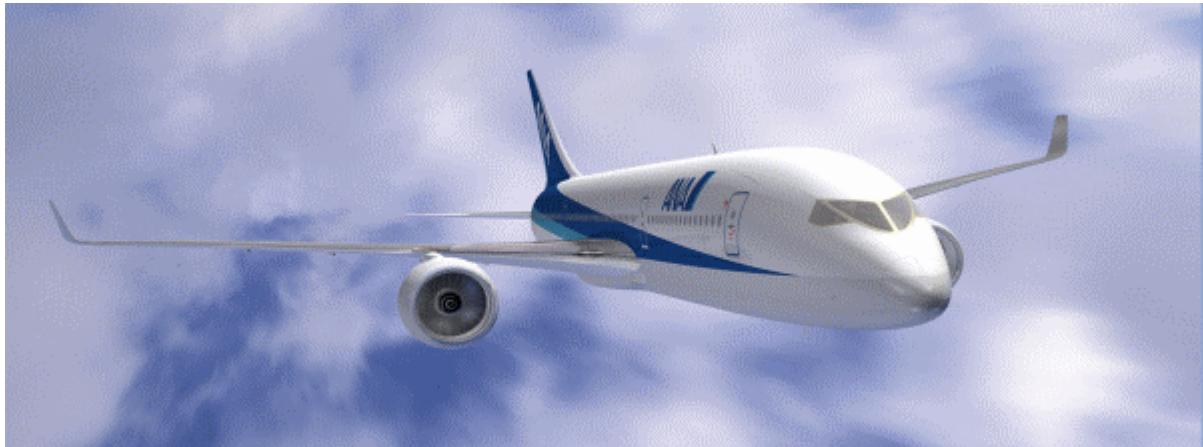
更に、環境問題への対応として、最新技術を導入したエンジンにより、有害廃棄物や二酸化炭素の低減が可能な航空機であり、まさに21世紀の「次世代型航空機(ドリームライナー)」といえます。

なお、機種構成、B7E7-3型機イメージ図、及びB7E7-3型機(短距離用)、B7E7-8型機(長距離用)の諸元は次のとおりです。

<ANA グループ機種構成(ジェット機)>



<B7E7-3型機(短距離用)イメージ図>



<B7E7-3(短距離用)、B7E7-8(長距離用)型機諸元>

	B7E7-3 型機	B7E7-8 型機	(参考)B767-300 型機
全長	55.5m		55.0m
全高	16.5m		15.9m
全幅	51.6m	58.8m	47.6m
客室幅(※1)	5.2m		4.5m
座席数(当社仕様案)	約 300(モノクラス)	約 230(2 クラス)	288(モノクラス)
貨物室容量	約16ton		約10ton
装備エンジン	未定		GE 社製 CF6-80C2
巡航速度	M0.85		M0.80
航続距離(※2)	約 2,200km(上海)	約 11,000km(米西海岸)	約 7,400km(ホノルル)
運用最大高度		約 13,000m	

(※1)客室床面から約 1.3m(肩の高さ)での客室幅

(※2)航続距離は最大搭載(満席+最大貨物量搭載)で就航可能な距離

以上