

JALグループ、再生に向けた2010年度路線便数計画を策定

2010年4月28日

第10015号

JALグループは、2010年度上期路線便数計画を一部変更し、また下期の路線便数計画を策定しました。今回の路線便数計画は、「将来の需要拡大に頼らず、あらゆる経済環境にも耐えうる収益構造を構築して、早期黒字化を実現させること」を目標としています。保有機材数の削減(B747-400、A300-600の年度内退役)と、拠点の大胆な撤退・縮小などにより、当初3年間で実現する予定であった固定費の大幅な削減を1年間で実現させます。

国際線においては、15路線・週間86往復を運休し、国内線においては30路線・1日最大58往復(*)を運休します。2009年度に実施した路線便数計画の変更とあわせると、国際線については28路線(うち11地点撤退)、国内線については50路線(うち8地点撤退)の運休となり、事業規模はASK(座席キロ)ベースで2008年度対比、国際線が約4割の縮小、国内線が約3割の縮小となります。

(*)季節運航便のない期間は1日56往復

JALグループは、今回の路線便数計画を前提とした更生計画の策定を進めてまいります。運休・減便の対象となる便をご予約頂いているお客さまには、ご迷惑をおかけいたしますが、何卒ご理解をいただきますようお願い致します。*なお、下記計画は当局の認可を前提としております。

国際線

不採算路線の運休・減便により事業規模を4割削減する一方で、羽田発着路線の大幅な拡大などにより、必要なグローバルネットワークを維持し、よりビジネス需要に軸足を置いた路線構成への転換を実現させます。

(成田空港ハブ機能の強化)

成田空港を、JALの強みであるアジア路線と北米路線とを結ぶグローバル・ハブ空港と位置付け、きめ細かいスケジュールの設定により、国際線の乗り継ぎのお客さまの利便性をさらに向上させます。また、日本各地と成田空港を結ぶ路線を活用しながら、国内線と国際線の乗り継ぎの利便性の向上も図ります。

(羽田空港発着国際線の増強)

利便性の高い羽田空港を戦略拠点と位置づけ、国際線の運航便数を現在の1日5便から、約3倍の1日14便に大幅に増強します。出発・到着ともに利便性の高い昼間時間帯の近距離アジア線の増便に加え、深夜早朝時間帯の発着枠を活用したサンフランシスコ、ホノルル、パリ、バンコク線の開設を予定しています。これら欧州・米州・アジアの高需要路線を羽田空港発着とすることでバランスの良い国際線ネットワークを構築し、また豊富な国内線との接続で日本各地とを結びます。

(関西・中部空港発着路線における選択と集中)

関西・中部空港は強みである近距離アジア線とホノルル線に特化し、また機材の小型化を進めて収益性の向上を図ります。一方、関西＝金浦線では、使用機材である737-800型機を現在の144席仕様から176席仕様の国内線・国際線共用機材に変更して増席し、旺盛な需要に対応いたします。

1. 運休・減便

【運休】

路線	便数変更(往復)	運休時期	備考
成田＝ニューヨーク＝サンパウロ	週間2便 ⇒ 運休	2010年 9月30日～	サンパウロ地点撤退
成田＝アムステルダム	週間7便 ⇒ 運休	2010年 9月30日～	アムステルダム地点撤退
成田＝ミラノ	週間4便 ⇒ 運休	2010年 9月30日～	ミラノ地点撤退
成田＝ローマ	週間3便 ⇒ 運休	2010年10月 1日～	ローマ地点撤退
成田＝ブリスベン	週間7便 ⇒ 運休	成田発2010年9月30日～ ブリスベン発10月1日～	ブリスベン地点撤退
成田＝デンパサール	週間7便 ⇒ 運休	2010年10月 1日～	デンパサール地点撤退
成田－コナーホノルル－成田	週間7便 ⇒ 運休	2010年10月30日～	コナ地点撤退
関西＝デンパサール	週間7便 ⇒ 運休	関西発2010年9月30日～ デンパサール発10月1日～	デンパサール地点撤退
関西＝グアム	週間7便 ⇒ 運休	関西発2010年10月1日～ グアム発10月2日～	
関西＝香港	週間7便 ⇒ 運休	2010年10月 1日～	
関西＝広州	週間3便 ⇒ 運休	2010年10月 1日～	
関西＝北京	週間7便 ⇒ 運休	2010年10月 1日～	
中部＝バンコク	週間7便 ⇒ 運休	2010年10月 1日～	
中部＝広州	週間4便 ⇒ 運休	2010年10月 1日～	

◆上記14路線に成田＝サンフランシスコ線を加えて合計15路線を運休(成田＝サンフランシスコ線は羽田＝サンフランシスコ線の開設が確定後に運休)

◆地点撤退は今回発表した上記7地点。(既に発表している4地点は中国の杭州、青島、アモイとメキシコとなります。)

【減便】

成田＝仁川	週間21便⇒週間14便	2010年10月1日～	JL955/956便を運休
成田＝グアム	週間14便⇒週間 7便	成田発2010年10月1日～ グアム発10月2日～	JO949/940便を運休

【運休・減便(羽田路線確定後)】

成田＝サンフランシスコ	週間 7便⇒ 運休	2010年10月31日～	
成田＝北京	週間14便⇒週間 7便	2010年10月 1日～	JL863/864便を運休 日中航空交渉合意が前提
成田＝香港	週間14便⇒週間 7便	2010年10月31日～	JL731/732便を運休
成田＝台北	週間21便⇒週間14便	2010年10月31日～	JL801/806便を運休

◆減便は、上記5路線、週間35便となります。

2. 開設・増便

路線	便数変更(往復)	増便時期	備考
羽田＝ソウル(金浦)	週間14便⇒週間21便	2010年10月31日～	
羽田＝北京	週間 7便⇒週間14便	2010年10月31日～	日中航空交渉合意が前提
羽田＝上海(虹橋)	週間 7便⇒週間14便	2010年10月31日～	日中航空交渉合意が前提
羽田＝香港	週間 3便⇒週間 7便	2010年10月31日～	昼間便へ変更 (羽田発9/30～10/30、 香港発10/1～10/30は運休)
羽田＝台北(松山)	週間 0便⇒週間14便	2010年10月31日～	路線開設
羽田＝サンフランシスコ	週間 0便⇒週間 7便	2010年10月31日～	路線開設
羽田＝ホノルル	週間 0便⇒週間 7便	2010年10月31日～	路線開設
羽田＝バンコク	週間 0便⇒週間 7便	2010年10月31日～	路線開設
羽田＝パリ	週間 0便⇒週間 7便	2010年10月31日～	路線開設

3. 機材変更

路線	機材変更	変更時期	備考
成田＝バンクーバー	B747-400 ⇒B777-200ER	2010年10月1日～	
成田＝ホノルル	B747-400 ⇒B767-300ER	2010年10月1日～	JO072/071便
		2010年10月31日～	JO074/073便
成田＝バンコク	B777-200ER⇒B767-300ER	成田発2010年10月1日～ バンコク発10月2日～	JO707/708便
成田＝シンガポール	B777-200ER⇒B767-300ER	成田発2010年10月1日～ シンガポール発10月2日～	JL711/712便
成田＝上海	B767-300ER⇒B737-800	2010年10月1日～	JL877/874便
成田＝北京	B767-300ER⇒B737-800	成田発2010年10月1日～ 北京発10月2日～	JL869/860便
羽田＝上海(虹橋)	B777-200ER⇒B767-300ER	2010年10月1日～	
羽田＝ソウル(金浦)	B747-400 ⇒B777-200ER B772-200ER⇒B767-300ER	2010年10月1日～30日	JL091/092便
		2010年10月31日～	JL093/094便
関西＝ホノルル	B747-400 ⇒B767-300ER	2010年10月31日～	
関西＝上海	B767-300ER⇒B737-800	2010年10月1日～	JL891/894便
中部＝ホノルル	B747-400⇒B767-300ER	2010年10月1日～	
中部＝上海	B767-300ER⇒B737-800	2010年10月1日～	

国内線

需要の低迷が当面継続することを前提に、不採算路線を中心とした運休及び機材のダウンサイジング等により、事業規模を約3割削減し、確実に収益を上げられる路線構成への転換を図ります。

1. 運休・減便

【運休】

路線	便数変更(往復)	運休時期	運送会社	備考
名古屋(中部)=仙台	1日 2便 ⇒ 運休	2010年10月 1日～	JEX	
名古屋(中部)=青森	1日 2便 ⇒ 運休	2010年10月31日～	JAL/J-AIR	
名古屋(中部)=鹿児島	1日 3便 ⇒ 運休	2010年10月31日～	JEX	
名古屋(小牧)=帯広	1日 1便 ⇒ 運休	2010年10月31日～	JAL/J-AIR	
名古屋(小牧)=山形	1日 1便 ⇒ 運休	2010年10月31日～	JAL/J-AIR	
名古屋(小牧)=福岡	1日 5便 ⇒ 運休	2010年10月31日～	JAL/J-AIR	
名古屋(小牧)=長崎	1日 1便 ⇒ 運休	2010年10月31日～	JAL/J-AIR	
名古屋(小牧)=秋田	1日 2便 ⇒ 運休	2011年 3月 1日～	JAL/J-AIR	
名古屋(小牧)=松山	1日 2便 ⇒ 運休	2011年 3月 1日～	JAL/J-AIR	
名古屋(小牧)=新潟	1日 2便 ⇒ 運休	2011年 3月27日～	JAL/J-AIR	小牧撤退
名古屋(小牧)=高知	1日 2便 ⇒ 運休	2011年 3月27日～	JAL/J-AIR	小牧撤退
名古屋(小牧)=熊本	1日 3便 ⇒ 運休	2011年 3月27日～	JAL/J-AIR	小牧撤退
札幌=山形	1日 1便 ⇒ 運休	2010年10月31日～	JAL/J-AIR	
関西=福岡	1日 2便 ⇒ 運休	2010年10月31日～	JAL/J-AIR	
伊丹=三沢	1日 1便 ⇒ 運休	2010年10月31日～	JAL/J-AIR	
伊丹=松山	1日 5便 ⇒ 運休	2010年10月31日～	JAC	
広島西=宮崎	1日 1便 ⇒ 運休	2010年10月31日～	JAC	広島西撤退
広島西=鹿児島	1日 3便 ⇒ 運休	2010年10月31日～	JAC	広島西撤退
鹿児島=岡山	1日 2便 ⇒ 運休	2010年10月31日～	JAC	
鹿児島=高松	1日 1便 ⇒ 運休	2010年10月31日～	JAC	
沖縄(那覇)=松山	1日 1便 ⇒ 運休	2010年10月31日～	JTA	
札幌=出雲	1日 1便 ⇒ 運休	2011年 3月27日～	JAL/J-AIR	7-8月季節運航
札幌=徳島	1日 1便 ⇒ 運休	2011年 3月27日～	JAL/J-AIR	7-8月季節運航
札幌=釧路	1日 6便 ⇒	HAC持株比率引下げによりJALグループ対象外へ	HAC	
札幌=函館	1日 1便 ⇒		HAC	12-3月季節運航
丘珠=函館	1日 3便 ⇒		HAC	丘珠撤退
丘珠=釧路	1日 1便 ⇒		HAC	丘珠撤退
函館=旭川	1日 1便 ⇒		HAC	
函館=釧路	1日 1便 ⇒		HAC	
函館=奥尻	1日 1便 ⇒		HAC	奥尻撤退

【減便(2010年10月1日～)】

路線	便数変更(往復)	減便時期	運送会社	備考
関西＝福岡	1日 2便 ⇒ 1便	2010年10月1日～	JAL/J-AIR	2010年10月31日～ 運休
関西＝札幌	1日 5便 ⇒ 3便	2010年10月1日～	JAL/J-AIR	
関西＝沖縄(那覇)	1日 5便 ⇒ 4便	2010年10月1日～	JAL/J-AIR	
札幌＝女満別	1日 4便 ⇒ 3便	2010年10月1日～	JAL/J-AIR /HAC	
札幌＝青森	1日 2便 ⇒ 1便	2010年10月1日～	JAL/J-AIR	2010年10月31日～1日2便
名古屋(中部)＝札幌	1日 6便 ⇒ 4便	2010年10月1日～	JAL/J-AIR	
名古屋(中部)＝鹿児島	1日 3便 ⇒ 1便	2010年10月1日～	JEX	2010年10月31日～運休
名古屋(小牧)＝秋田	1日 2便 ⇒ 1便	2010年10月1日～	JAL/J-AIR	2010年10月31日～ 1日2便 2011年3月1日～ 運休
名古屋(小牧)＝松山	1日 2便 ⇒ 1便	2010年10月1日～	JAL/J-AIR	2010年10月31日～ 1日2便 2011年3月1日～ 運休
名古屋(小牧)＝福岡	1日 5便 ⇒ 4便	2010年10月1日～	JAL/J-AIR	2010年10月31日～ 運休
名古屋(小牧)＝熊本	1日 3便 ⇒ 2便	2010年10月1日～	JAL/J-AIR	2010年10月31日～ 1日3便 2011年3月27日～ 運休
福岡＝沖縄(那覇)	1日 6便 ⇒ 5便	2010年10月1日～	JAL/J-AIR /JTA	
福岡＝仙台	1日 3便 ⇒ 2便	2010年10月1日～	JAL/J-AIR	

- ◆下期(2010年10月31～)の国内線における減便路線については、2010年8月末に下期の事業計画発表にて行います。

以上