

JALグループ、2005年度の路線便数・機材計画を策定

2005年1月20日

第 04111号

JALグループはこの度、2005年度の路線便数・機材計画を策定しました。

JALグループでは、燃油費高騰などによる影響を克服するため、更なる収支改善と不断の構造改革を推進してまいります。路線便数・機材計画においても、生産資源の最大限の活用、効率的な事業運営に努め、収入の極大化とコストの低減を図ってまいります。

国際線では、経済成長が目覚ましいロシアへの増便、ビジット・ジャパン・キャンペーン強化対象の「韓国、台湾」線における大幅増便・機材大型化・ダイヤ変更等、海外発も含めた旅客需要の動向に柔軟に対応した路線便数計画を策定しております。尚、引き続き成長の見込まれる中国・アジア線については、需要動向等を注視し、更なる積極的拡充を検討してまいります。また、B767-300ER、B777-200ER、B777-300ERの導入、DC-10の退役(*)等により、長距離路線への「JAL NEW SKYSLEEPER SOLO」「JALシェルフラットシート」装着機材の投入促進、最新鋭機B777-300ERの欧州路線への展開等を図り、サービス品質の一層の向上を図ります。また、JALウェイズの運航規模拡大を図り、コスト競争力の更なる向上に努めてまいります。

国内線では、基幹空港の発着枠を含めた現有経営資源を最大限活用し、需要の季節変動に柔軟に対応する路線・便数計画を策定致しました。神戸空港への展開、中部開港後の現名古屋空港(名古屋<小牧>空港)を活用したジェイ・エアによるコミューター事業の展開等、今後ともお客様からのニーズに応えると共に、国内最大のネットワークを維持・充実させてまいります。また、JALエクスプレスの運航規模拡大により(MD-81を4機移管)、更なるコスト競争力向上に努めてまいります。

貨物においては、需要の強い地域・時期に、機材を効率的に投入すべく、米州線で増便・路線組替えを図ります。

路線便数・機材計画の概要は以下の通りです。尚、当計画は関係官庁の許認可取得を受けて実施します。

(*) ; DC-10による定期便運航は、2005年度中に終了。

(6機中4機は2005年度内、残り2機は2006年度4月に退役)

【国際線】

路線		主な変更点	時期
東京=モスクワ	折り返し直 行運航 増便	JALシェルフラットシート、全席テレビ 画面付777-200ERを投入。折り返し 運航に変更の上、週1便増便し、週2 便化。	2005年3月27日より
東京=モスクワ=ローマ 東京=ローマ	経路変更 増便	週1便のモスクワ寄港を取り止め、 ローマ直行便にて週3便化。これによ り東京=ミラノ便(週4便)と併せて毎日 JAL機材にてイタリア直行便運航。	2005年3月27日より
東京=ロンドン	機材変更	最新鋭機777-300ERを投入し、週14 便全便を777-200ER、777-300ERで 運航。	2005年10月30日より
東京=フランクフルト	機材変更	最新鋭機777-300ERに変更し、週7便 運航。	2005年10月30日より
東京=パリ	増便	777-200ERにて週1便増便し、週10便 化。	2005年3月27日より
大阪=ホーチミンシティ	減便	ベトナム航空とのコードシェア便(週5 便)での提供座席数を増やし、自主運 航便週2便を運休。	2005年3月27日より
大阪=ハノイ	増便	週1便増便し、週3便化。	2005年3月27日より
羽田=ソウル(金浦)	機材変更	堅調な需要に対応し、DC-10から747 に大型化の上、週7便運航。(＊)	2005年3月27日より
東京=ソウル	ダイヤ変更	週21便のうち、週7便のダイヤを、東京 夜発、ソウル朝発便に変更。韓国発の お客様に便利なダイヤを設定する事によ り、訪日需要喚起を図る。	2005年3月27日より
大阪=ソウル	増便	旺盛な日韓間の需要に対応し、週7 便増便し、週14便化。	2005年3月27日より
名古屋(中部)=プサン	コードシェア 運航開始	自主運航週7便に加え、大韓航空と コードシェア運航を週7便で開始。午前 と午後に商品を提供する事によりお客 様利便性を向上。	2005年3月27日より
東京=台北	増便	東京夜発、台北朝発便を週1便増便 し、週21便化。台湾発のお客様に便利 なダイヤを設定する事により、訪日需 要喚起を図る。	2005年3月27日より
羽田=グアム	チャーター	767-300ERにて週7便運航。	2005年7月14日より

	運航		8月31日まで
--	----	--	---------

(*) ;チャーター便運航(ただし一部座席については個人利用のお客様にも販売しております)

【国内線】

1. 羽田路線

季節変動に柔軟に対応する為、大型機材・中型機材の配置をきめ細かく実施し、夏季に需要が見込まれる北海道線等を大型化するなど積極的に機材の適正化を図ります。

更に、関西方面のビジネス需要に応える為に、東京＝関空線において2005年4月1日よりスカイマークエアラインズとコードシェアを予定しています。(両社がそれぞれ運航する4便をコードシェア便とし、JALは1日7便体制から11便体制に拡大致します。)

2. 伊丹・関西路線

関西圏における3空港の適切な役割分担が求められている中で、関西マーケットにおける需要動向・他社路線状況等を総合的に勘案し、伊丹～札幌線 2便、伊丹～女満別線、伊丹～旭川線、伊丹～函館線、伊丹～福島線 (各々1便)を関西空港の発着に変更致します。

3. 神戸路線

2006年2月16日の開港当初から、東京線を含む高需要が見込まれる路線で複数便の運航を計画し、早い段階で10便程度の規模の運航としたいと考えています。具体的な路線・ダイヤ等につきましては、2005年度上期中に決定する予定です。

4. 名古屋路線

中部国際空港開港以降、地元需要への対応に加え、国際線乗り継ぎ需要の増大に向けた路線・ダイヤ設定等、中部国際空港での事業を積極的に展開致します。同時に、コンピューター専用空港となる現名古屋空港(名古屋<小牧>空港)を活用して、CRJ-200によるコンピューター事業展開を図り、今後とも増大が期待できる中部地区需要へきめ細やかに対応する計画です。尚、CRJ-200型機を増機して輸送力を強化すると共に、J-AIR便名をJAL便に変更します。

【貨物】

路線		主な変更点	時期
東京＝アンカレジ＝シカゴ	増便	週1便増便し、週5便化。	2005年9月1日より 12月31日まで
東京－アンカレジ－シカゴ－アトランタ－アンカレジ－東京	増便	週2便増便し、週3便化。	2005年9月1日より 12月31日まで
東京－アンカレジ－シカゴ－ニューヨーク－アンカレジ－東京	経路変更	東京＝アンカレジ＝ニューヨークに変更(週1便)。	2005年9月1日より 12月31日まで
名古屋－アンカレジ－アトランタ－ニューヨーク－アン	経路変更	名古屋(中部)－アンカレジ－ニューヨーク－アンカレジ－東京に変更(週1	2005年9月1日より 12月31日まで

カレジ-東京		便)。	
--------	--	-----	--

【機材計画】

2005年度末におけるJALグループの稼動機材数は、2004年度末比1機増の284機となります。

【2005年度機材退役・導入計画】

退役	747	1機	747F	1機	DC-10	4機
	A300	3機	YS-11	2機		
導入	777-200ER	2機	777-300ER	2機	777-200	1機
	767-300ER	3機	CRJ-200	2機	Dash8-400	2機

琉球エアークommuter(RAC)含む

“Dream Skyward” 空に限りない夢とよろこびを。

JALグループは、今後とも、ネットワークの拡充と、お客様の視点に立ったサービスを展開し、お客様の利便性向上に努めてまいります。どうぞご期待ください。

以 上