

機材構成でみる JAL と ANA の機材戦略

事業環境の変化に対応して、各社は機材戦略も変えていく。

JAL と ANA の機材構成について、JAL 破綻前の 2009 年 3 月末と、至近年度である 2013 年 3 月末を比較した。

比較にあたり、各機材の大きさを「**みなしの機内座席数※**」で換算して全体の供給力を測るという方法を便宜的に取り入れている。

※ **みなしの機内座席数**；国内線で典型的な客室仕様での座席数を、同じ機種群に適用して供給力(総座席数)を算出。同機種でもタイプが分かれ、会社間で仕様が異なり、また国内・国際では客室仕様が大幅に異なることもあるが、大きな括りで同機種＝同価値とみなした。

1. JAL 機数の推移

- ① 2009 年に比べて総機数は 276⇒213 機と大幅に減少(▲63 機)。

特に 51 機あった最大型機の B747 が全部退役したことが目立っている。

この間同じ大型機の B777 は+3 機であり、この 4 年間で大型機の割合は 34%⇒22%と大幅に縮小した。

往年の名機 B747 も、技術の進化とともに燃油等の効率が相対的に低下し、効率の良い双発機への切り替えが世界的に進んでいる。

- ② 旧式の A300 シリーズと MD81/90 シリーズもほぼ全機退役。

JAS(日本エアシステム)との統合で複雑化していた機種構成が単純化された。

このことは、JAL の運航乗員や整備の効率などに大きく寄与したものと考えられる。

- ③ 大幅に増えたのが小型の B737 とリージョナル Jet(特にエンブラエル E170)、そして新鋭中型機の B787 である。

路線の廃止や規模縮小はあったものの、路線構成は大幅には変わっておらず、全体的に運航が小型化されていったといえる。大型機路線を⇒中型機に、中型機路線を⇒小型機に、小型機路線を⇒リージョナル Jet 機にというようにである。

大型機と中型機を合わせた割合は 59%⇒48%と大きく減少した。

購入(リース)機材は燃費効率の良い新造機であり、中でも近距離路線では群を抜く座席コスト効率の B737(-800)を増機したことは、全体のコスト引き下げに大きく寄与したと思われる。

2. ANA 機数の推移

- ① 2009年に比べて総機数は17機増えて2013年は230機となり、JALを抜いた。
B747の退役が進んだが、それを同じ大型機のB777の増機で補い、大型機規模としては大きくは変わっていない。(27%⇒25%)
- ② ANAの規模増の中心をなすのは、中型のB787(+17機)であり、その増加数そのまま総機数の増加に繋がっている。
この結果中型機の割合は29%⇒33%と増加した。
大型機とあわせれば56%⇒58%となる。
- ③ JALとは反対に、小型機の割合が低下している。
B737のほかにA320を保有することは、ANA系のLCC2社(Peach、AirAsia-J)や中堅のスターフライヤーとの提携関係を強いものになっている。
ANA自身はリージョナルJetを保有しておらず、小型機の下はプロペラ機(DHC)である。
発注済みの国産MRJが稼動するまではまだかなりの時間を必要とすると思われるので、機材の小型化への下方調整は当分不自由かもしれない。
現実的には、提携会社のIBEX(リージョナルJetのCRJを保有)や、中堅3社(ADO、SNA、SFJ)とのコードシェア(一部座席を購入してANA便とする)でしのぐこととなろう。

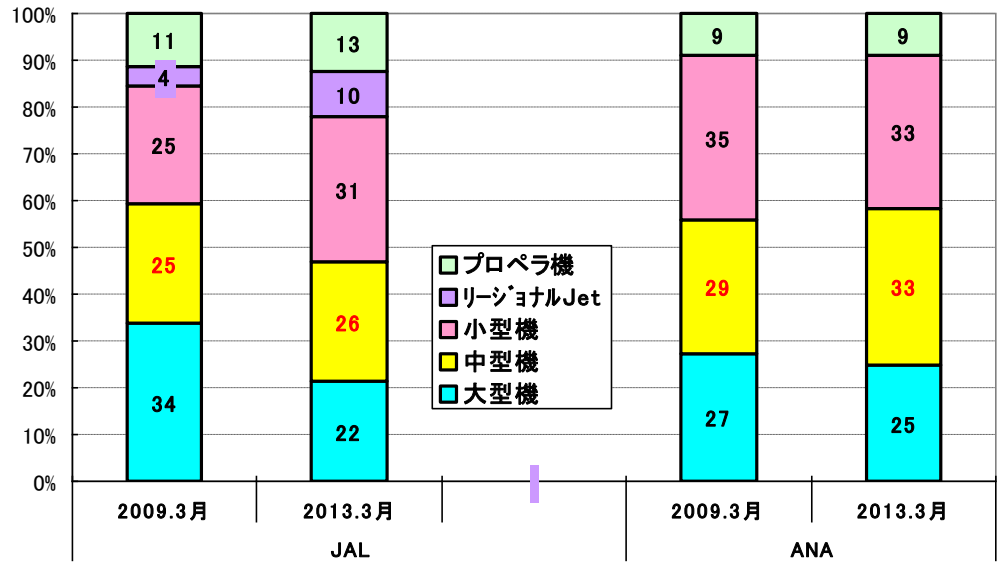
3. みなし席数で見ると

- ① JALは機材数が63機減少(▲23%)、みなし席数はそれを上回る4割減(▲39%)、1機あたりの平均席数は▲21%となり、約2割小型化された勘定になる。
- ② 一方ANAは、機材数が17機増加(+8%)、みなし席数はそれとほぼ同規模の+7%、1機当たりの平均席数はほぼ同レベルで推移している勘定になる。
最大型のB747が減少したが、中型機の割合が膨らんだことによるものといえる。
- ③ LCCの攻勢や競争激化を、効率のいい小型機で乗り切り、収益性を保とうとするJAL、効率の高いB787を主力とした中型機で、シェアを奪いながら、規模の優位性で競争力を高めようとするANA、両社の機材戦略の違いを象徴しているようである。

《図表 1》機種別機材数の変化

	みなし 席数	JAL			ANA		
		2009. 3月	2013. 3月	差	2009. 3月	2013. 3月	差
B747	565	51		-51	15	5	-10
B777	470	43	46	3	43	52	9
A300	290	22		-22			
B787	335		7	7		17	17
B767	270	49	48	-1	61	60	-1
MD81/90	166	30	2	-28			
A320	166				30	22	-8
B737	166	41	65	24	45	53	8
リージョナルJet	65	11	21	10			
プロペラ機	50	32	27	-5	19	21	2
合計		279	216	-63	213	230	17

《図表 2》機材構成割合の変化(%)



《図表3》 総機数とみなし席数

	JAL				ANA			
	2009. 3月	2013. 3月	差		2009. 3月	2013. 3月	差	率
	機	機	機	%	機	機	機	%
総機数	279	216	-63	77	213	230	17	108
みなし席数								
総席数※	82,736	50,762	-31,974	61	58,555	62,660	4,105	107
平均席数※	297	235	-62	79	275	272	-2	99

以上(Y.A)

当資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、何らかの行動を勧誘するものではありません。ご利用に関しては、すべてを閲覧者ご自身でご判断くださいますよう、よろしくお願い申し上げます。

当資料は、この資料の作者が信頼できると判断した情報に基づいて作成されていますが、当研究所としての見解ではなく、また当研究所はその正当性を保証するものではありません。内容は予告なく変更することがありますので、予めご了承ください。また、当資料は著作物であり、著作権が保護されます。全文もしくは一部を転載される場合には出所を明記されるようお願いいたします。