

ANAとJALの路線便数比較（概観）

2017年2月3日

ANAとJALの時刻表（2月末時点のもの）等をもとに、両社の路線便数を比較した。
ここではコードシェア便にも着目している。

1. 国際線のANA・JAL 路線便数比較

（※）2017年2月末の時刻表をもとに1日当りの便数（日本発）をカウントした。

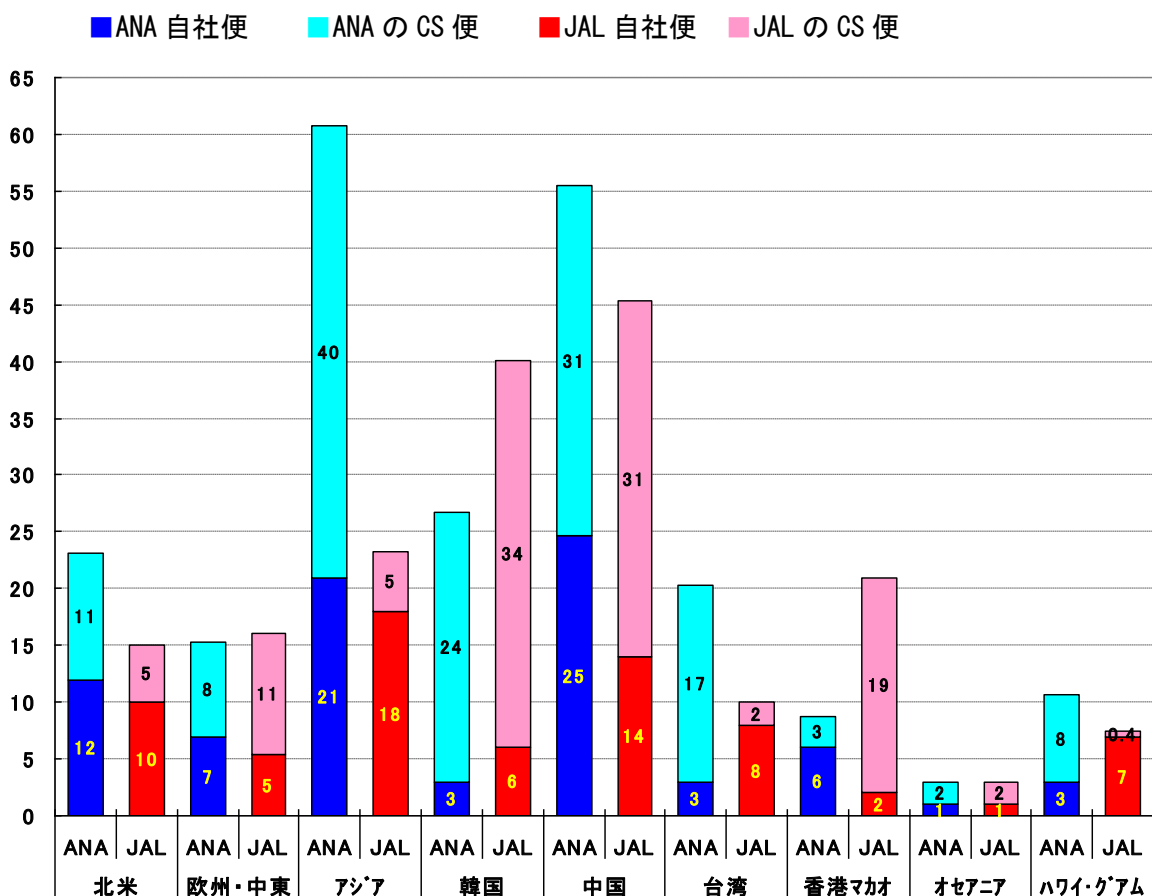
特定曜日の運航については分数計算とした。（例）週4便⇒4/7便

- ① ANAは81便+コードシェア便（CS便）143便 ⇒ 自社便/CS便ともに多いが、特にCS便が多い（自社便はJALの1.14倍、CS便は1.30倍）
⇒ 規模が大きいスターアライアンス会社との提携が多い。
JALは71便+コードシェア便（CS便）110便
- ② ANA；北米線ではUAと、アジア線では出資関係のあるベトナム航空など多くのパートナー会社との提携が多く、JALに大きく差をつけている。
- ③ ANA；近距離の韓国・台湾線では自社便を絞り込み、CS便と自社系LCCの便（※2）を拡大している。（※2）事項；LCCの路線便数を参照
- ④ JAL；総じて便数規模がANAより少ないが、韓国線⇒大韓航空、香港線⇒CX（キャセイ）ではCS便がANAより多い。

《図表1》国際線のANAとJALの路線便数（表）

	ANA		JAL			
	ANA便	C/S	JAL便	C/S		
	便/日	便/日	便/日	便/日		
合計	81	143	71	110		
					(ANAのCS相手)	(JALのCS相手)
北米	12	11	10	5	UA(ユナイテッド)、AC	AA(アメリカン)
欧州・中東	7	8	5	11	LH、TK、EY	BA,AY,EK,QR
アジア	21	40	18	5	TG,SQ,VN,GA,PR	MH,TG,UL
韓国	3	24	6	34	OZ(アジアナ)	KE
中国	25	31	14	31	CA(中国国際)、ZH,SC	MU(中国東方)、CZ
台湾	3	17	8	2	BR(エバー)	CI
香港マカオ	6	3	2	19	NX	CX(キャセイ)
オセアニア	1	2	1	2	NZ	JQ
ハワイ・グアム	3	8	7	0.4	UA(ユナイテッド)	TN

《図表2》国際線のANAとJALの路線便数（グラフ）



- ⑤ 両社ともに自社便は成田・羽田・関西・中部空港の発着だけであり、それ以外の空港はCS便に依存している。
- ⑥ ANA；成田・羽田への傾斜度が高い。自社便は89%、CS便も47%が成・羽発着。
JAL；ANAに比べれば成田・羽田への傾斜度は低い。

《図表3》国際線の日本の発着空港別路線便数

	ANA		JAL	
	ANA便 便/日	C/S 便/日	JAL便 便/日	C/S 便/日
合計	81	143	71	110
↓				
成田・羽田 (成羽への傾斜度)	72	68	59	47
↓				
関西	7	36	7	26
中部	2	12	5	10
福岡		13		12
札幌		5		6
那覇		4		1
小松		1		1
広島		1		1
他の3空港		3		
他の9空港				6

2. 系列LCCの国際線路線便数

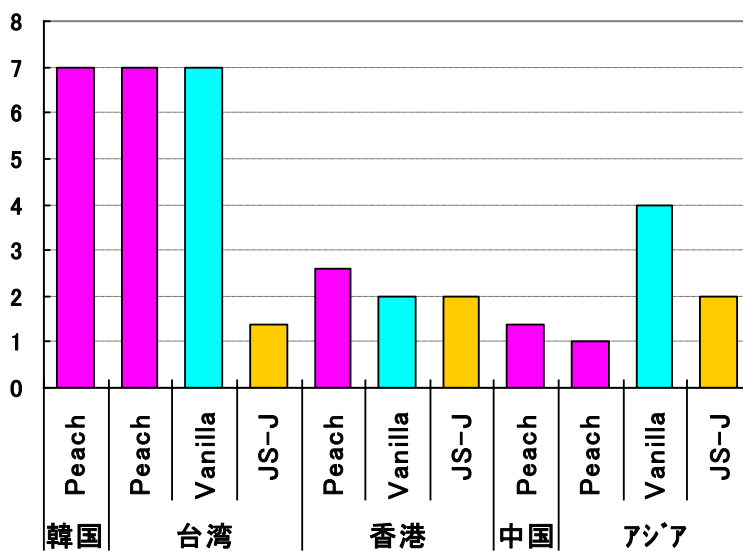
(※) 2017年2月末の時刻表をもとに1日当りの便数(日本発)をカウントした。

- ① ANA系LCCのPeachは19便、Vanillaも10便(日本発着ベース)と、韓国・台湾・香港線を中心に規模を拡大している。
⇒ANAの自社便は少ない
⇒近距離国際線はLCCへの移行が進んでいるように見える。
- ② JALは韓国・台湾線の自社便がANAより多いが、系列LCCであるJS-Jの便数は少ない。香港線は、自社便とJS-Jの便は少なく、CX(キャセイ)とのCS便に依存しているように見える。

JAMR レポート

《図表4》系列LCCの国際線路線便数

		沖縄	関西	中部	成田	羽田	(計)
		便	便	便	便	便	便
Peach 19便	韓国	1	5			1	19
	台湾	2	4			1	
	香港	0.6	2				
	バンコク	1					
	上海		0.7			0.7	
Vanilla 10便	台湾	1	1		5		10
	香港				2		
	セブ				1		
	台北=ホーチン				3		
JS-J 5.4便	台湾			0.4	1		5.4
	香港		1		1		
	マニラ		0.4	0.6	1		



3. 羽田発着国内線の路線便数（CS 便を含めて）

羽田発着で、ANA は中堅3社（Air Do、ソラトビ、スターフライヤー）と密なコードシェアを行っているが、それを加味して JAL との路線便数比較を行った。

旅客数規模は 2015 年度実績。

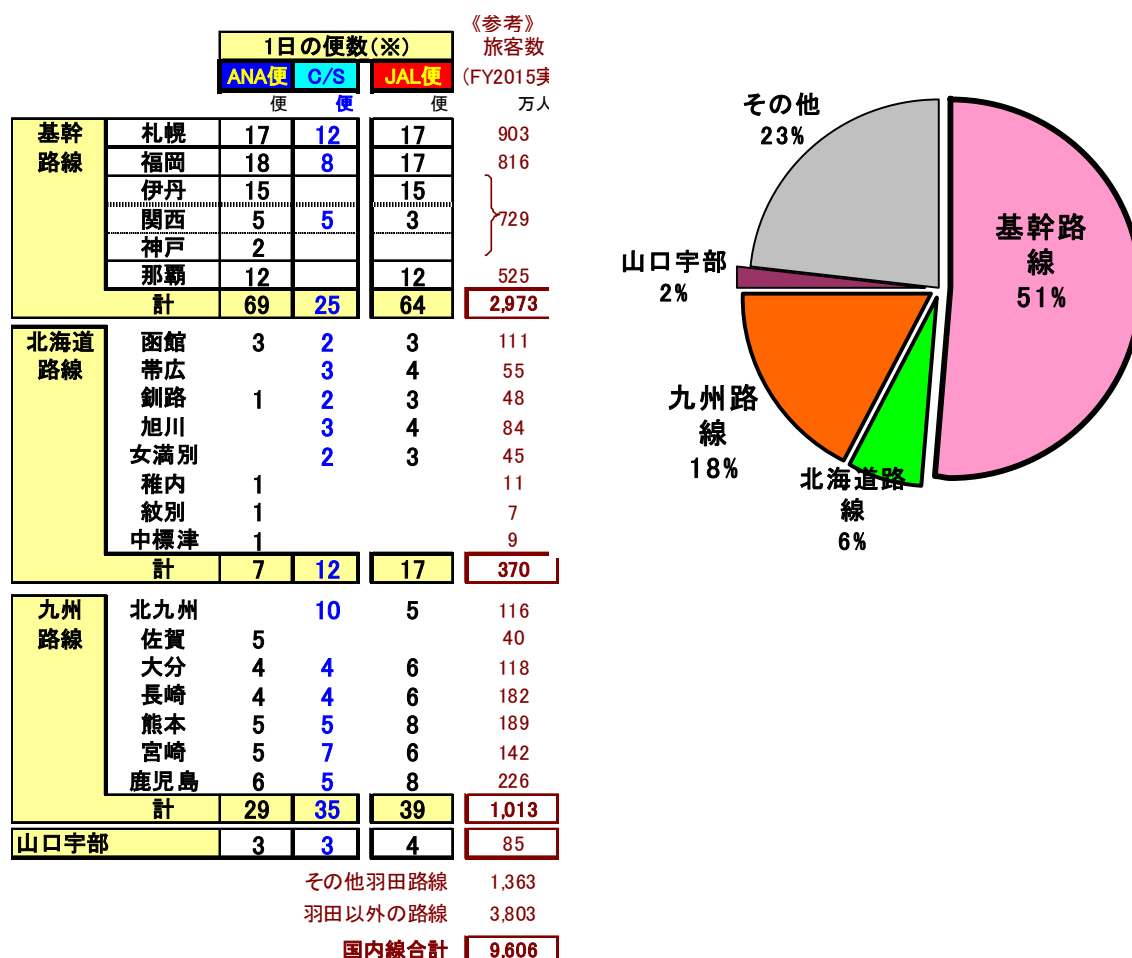
① ANA ; 基幹路線で圧倒的優位。

羽田と新千歳（札幌）、福岡、関西圏（伊丹・関西・神戸）、那覇を結ぶ「基幹4路線」は、羽田発着旅客市場の過半を占める（51%、国内線総旅客に対しても31%）。ANA は JAL に対し、自社便数で優位にあるが、CS 便を含めると圧倒的優位にある。

② 北海道路線（除札幌線）は、自社便では JAL が優位にあり、ANA は CS 便で対抗する構図になっている。

③ 九州路線（除福岡線）は、自社便では JAL が優位（ANA の 1.34 倍）にあるが、CS 便を含めると便数は逆転して ANA が 1.64 倍となる。

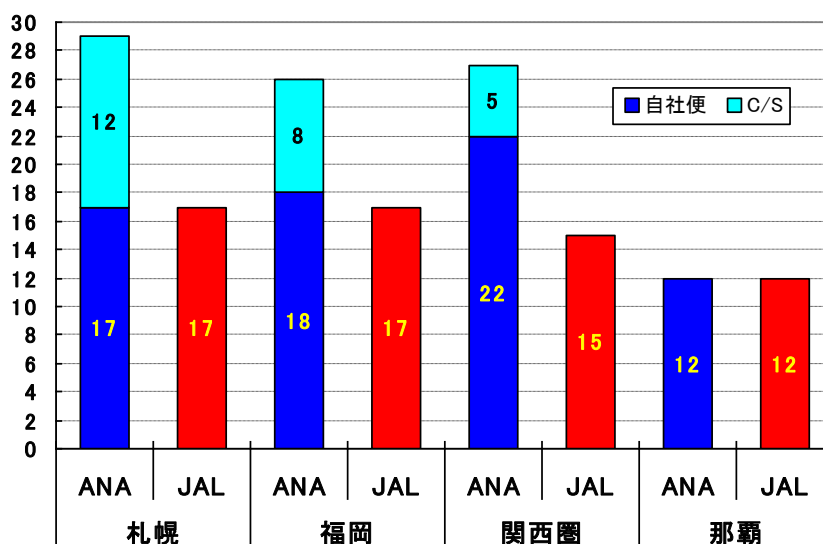
《図表 5》羽田発着国内線の路線便数（2014.7.2 月末）と旅客シェア（2015 年度）



④ 羽田発着基幹路線は、CS 便を含めれば ANA が圧倒的優位。

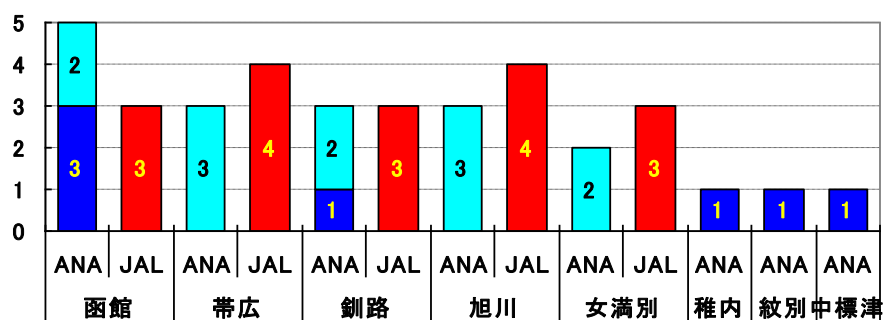
■ ANA 自社便 ■ ANA の CS 便 ■ JAL 自社便

《図表 6》羽田発着基幹路線の便数



⑤ 北海道路線（除札幌線）は、自社便では JAL が優位、ANA は CS 便で対抗。

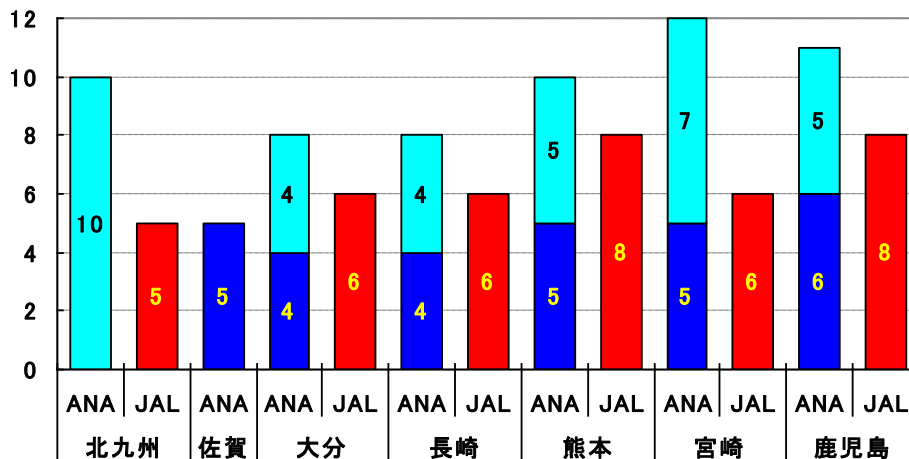
《図表 7》羽田発着北海道路線の便数



JAMR レポート

⑥ 九州路線（除福岡線）は、自社便では JAL が優位ながら、CS 便を含めると便数は逆転して ANA が優位に。

《図表 8》羽田発着九州路線の便数



以上