

羽田発着枠配分基準検討小委員会 ヒアリング資料

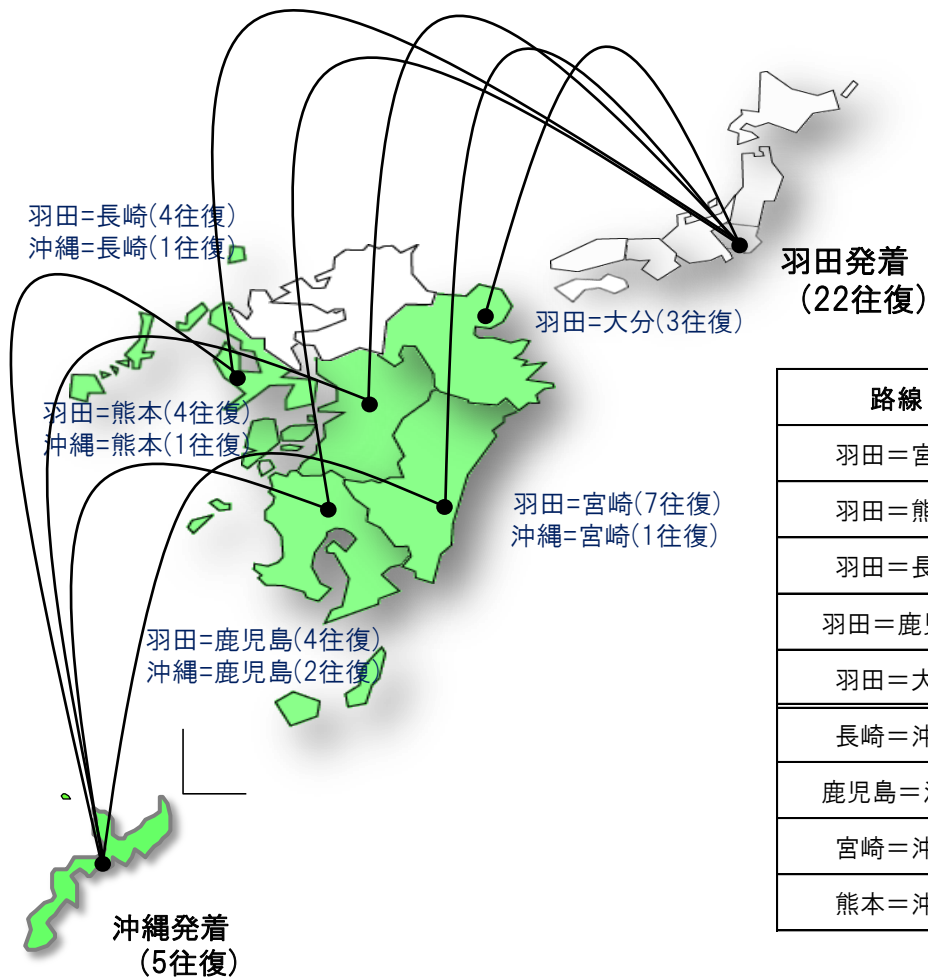


2012年8月22日

スカイネットアジア航空株式会社



1. 路線ネットワーク



合計
9 路線
54 便/日
(27 往復)

路線	就航開始	便数 (往復/日)
羽田=宮崎	2002年08月	14便 (7往復)
羽田=熊本	2003年08月	8便 (4往復)
羽田=長崎	2005年08月	8便 (4往復)
羽田=鹿児島	2007年09月	8便 (4往復)
羽田=大分	2010年10月	6便 (3往復)
長崎=沖縄	2009年02月	2便 (1往復)
鹿児島=沖縄	2009年02月	4便 (2往復)
宮崎=沖縄	2009年11月	2便 (1往復)
熊本=沖縄	2009年11月	2便 (1往復)

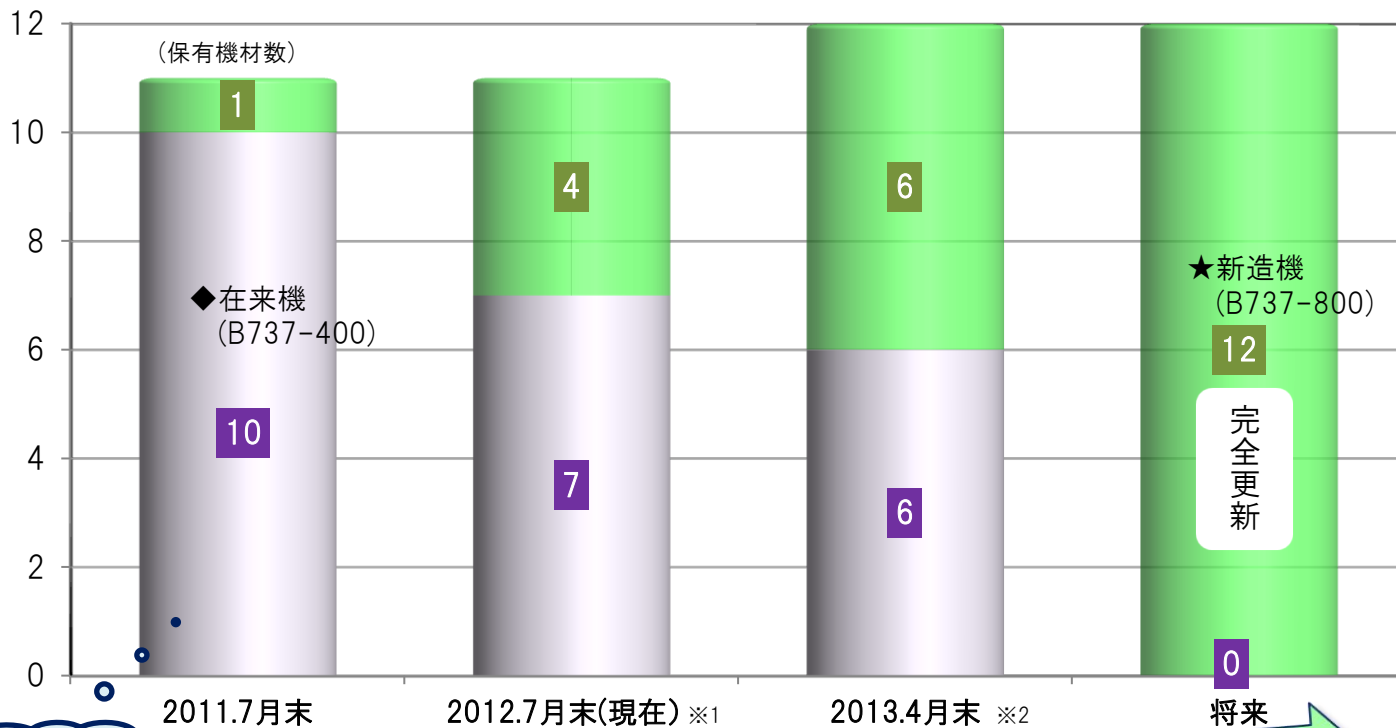
羽田～九州
5 路線
44 便/日
(22 往復)

九州～沖縄
4 路線
10 便/日
(5 往復)

(2012年7月1日現在)

九州と羽田・沖縄を結ぶ地方航空ネットワークの維持・充実に努め、利用者利便の向上・地方経済の活性化に貢献してきた。

2. 機材計画



予備機保有

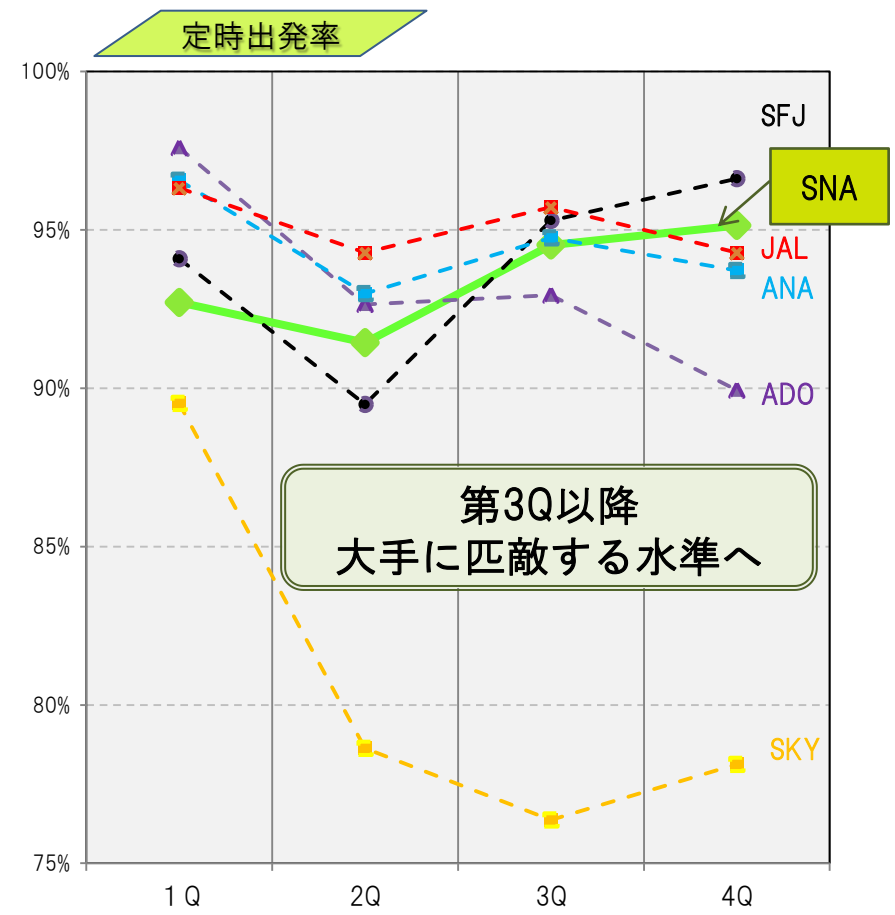
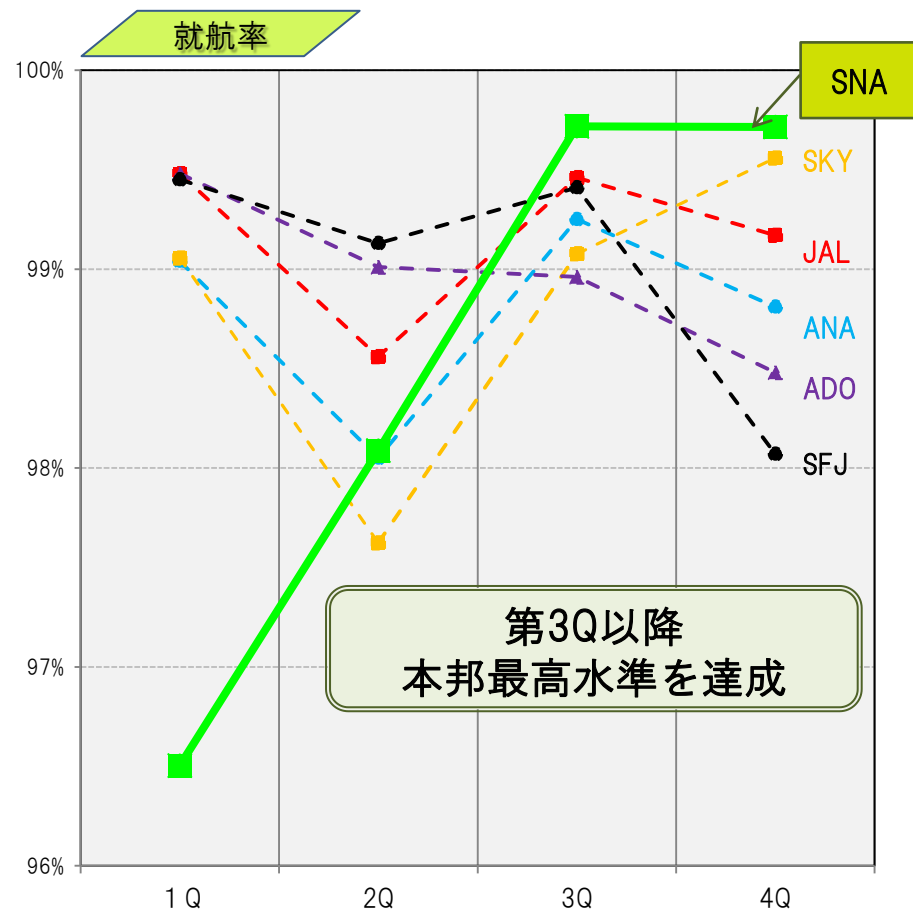
新造機投入による運航品質の向上



※1 保有機材11機・稼動機材9機
 ※2 羽田スロット枠配分に備え1機増機する計画

在来機材(B737-400:中古機)からNG機材(B737-800:新造機)へ更新中

3. 就航率 / 定時出発率 (2011年度)



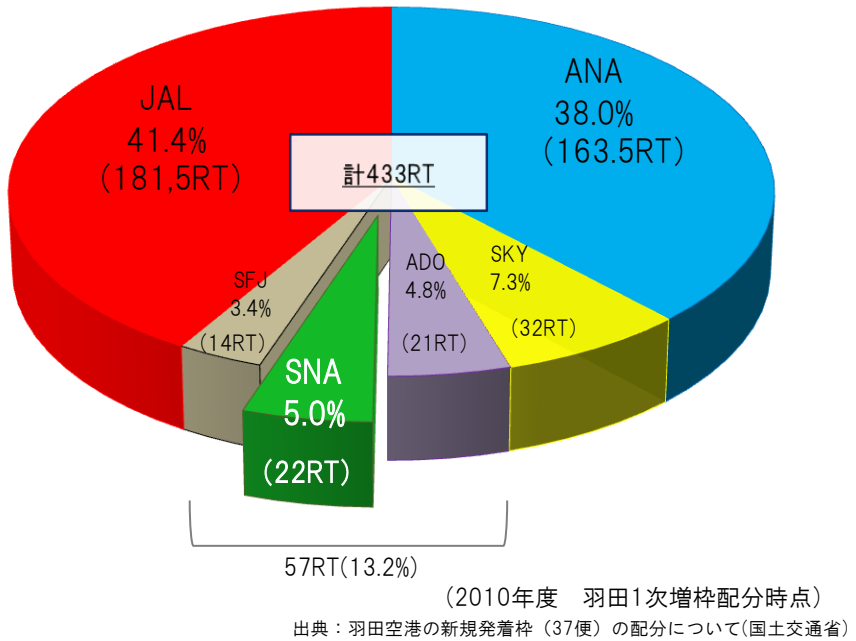
出典：特定本邦航空運送事業者に関する航空輸送サービスに係る情報公開 (国土交通省)

《過去3年間の推移》

	2009年度	2010年度	2011年度		2012年度
			通期	(上期)	(下期)
就航率	98.2%	98.8%	98.5%	97.3%	99.7%
定時出発率	90.9%	90.7%	93.5%	92.1%	94.8%
					4月~6月

4. 権益配分枠のシェア / 幹線シェア

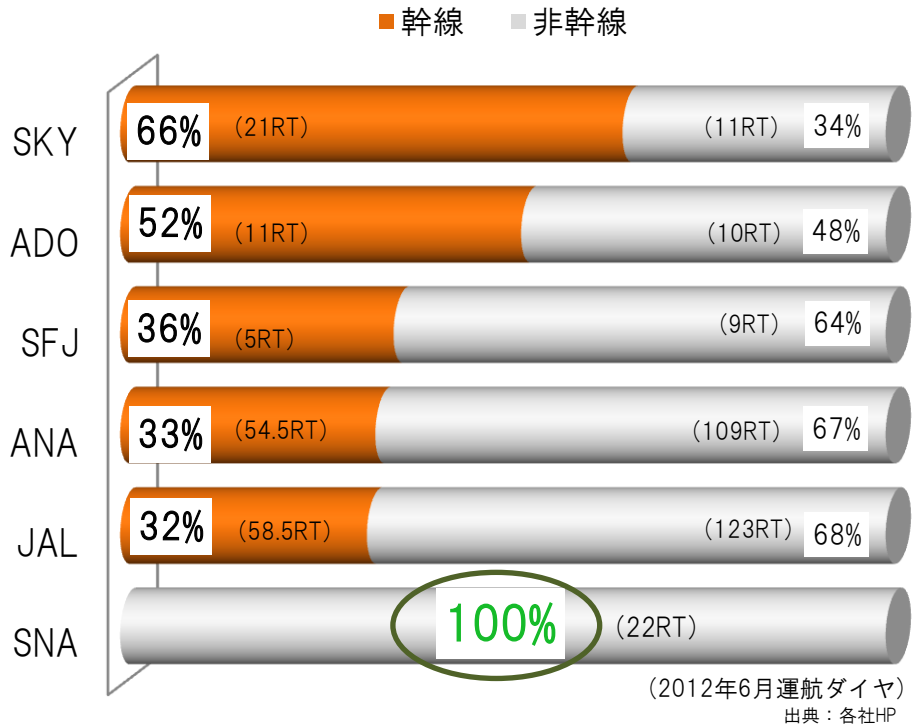
① 権益配分枠のシェア



**SNAのシェアは全体の5%
(新規航空会社 3社計 13.2%)**

**競争促進の観点から大手航空会社との
枠数格差是正は必要不可欠**

② 羽田路線における幹線シェア



**本邦6社の中で
唯一幹線に就航していない**

**九州と羽田を結ぶ
地方路線ネットワークの拡充に貢献**



5. 今回の発着枠配分に関する基本的な考え方

1. 新規航空会社への優先配分について

- 新規航空会社への枠配分規模は、大手航空会社とは未だ大きな格差があり公平な競争を阻害している。
- 競争促進を通じた利用者利便の向上を図るために、引き続き「配分時における保有機材数が12機以下である新規航空会社への優先配分」が行われることで、「大手航空会社との枠数格差是正」を行うことが必要不可欠である。特に、公的資金による救済で規模を維持している会社へ更に発着枠を配分することは不当である。

2. 地方航空ネットワークの維持・充実について

- 新規航空会社へ優先的に配分された発着枠は、これまで幹線(福岡・新千歳)を中心に活用されており、地方航空ネットワークの充実に貢献してきたとは言い難い面がある。
- 弊社は、配分された発着枠をすべて非幹線に活用し、地方と羽田を結ぶ路線ネットワークを安定的に運航すると共に、地方経済の活性化に貢献しており、地域においても一定の評価を得ているところ。
- その「政策的貢献度」を踏まえ、配分に際し一定の評価があつて然るべきと考える。

3. 具体的な配分について

- 新規航空会社、とりわけ幹線に就航していない弊社への優先配分を強く要望したい。
- 具体的には、「大手航空会社との枠数格差是正の観点」並びに「地方路線ネットワークの維持・拡充の観点」から、羽田発着30往復（稼動機材ベースで10機程度）となる『8往復』の増枠配分を要望する。



- 過去のロット枠配分において、数に限りのある枠を与えられながら、結果において大幅に輸送力を落としたケースが見られる。政策遂行の観点からも、このようなことを繰り返してはならないと考える。
(別添資料①～②参照)

4. その他

- 評価方式導入に関して

経営基盤の異なる大手と新規航空会社を同様の評価方式にて比較することは適切でないと考える。また、評価項目については過去5年間の実績を以て一律に評価する事が適切とは言えず、最新時の状況を重視して判断されるべきである。

- コードシェアについて

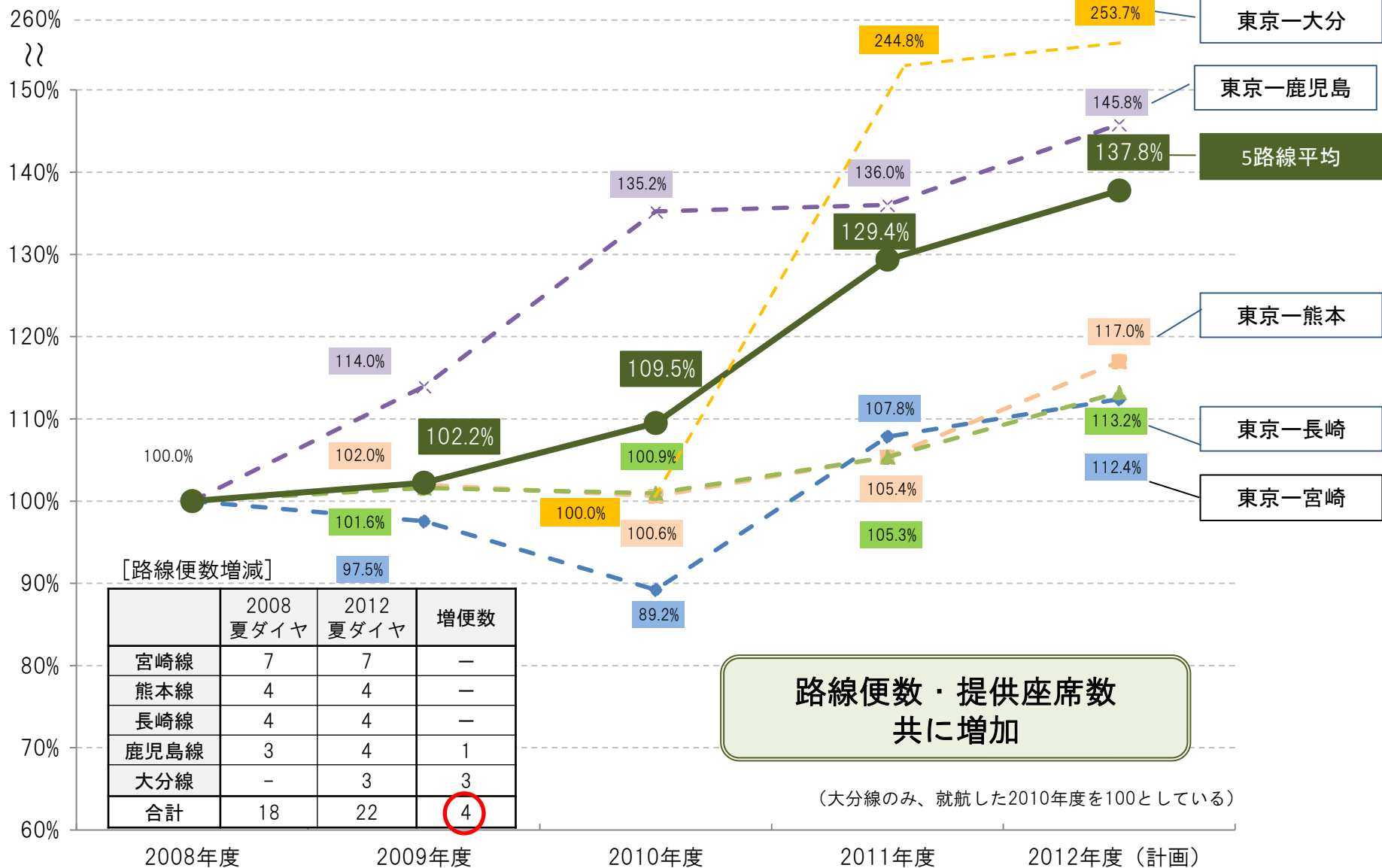
営業基盤の脆弱な航空会社が積極的に地方航空ネットワークの維持・充実に取り組むにあたっては、コードシェアは有効な仕組みとして機能している。

- ロットオークションについて

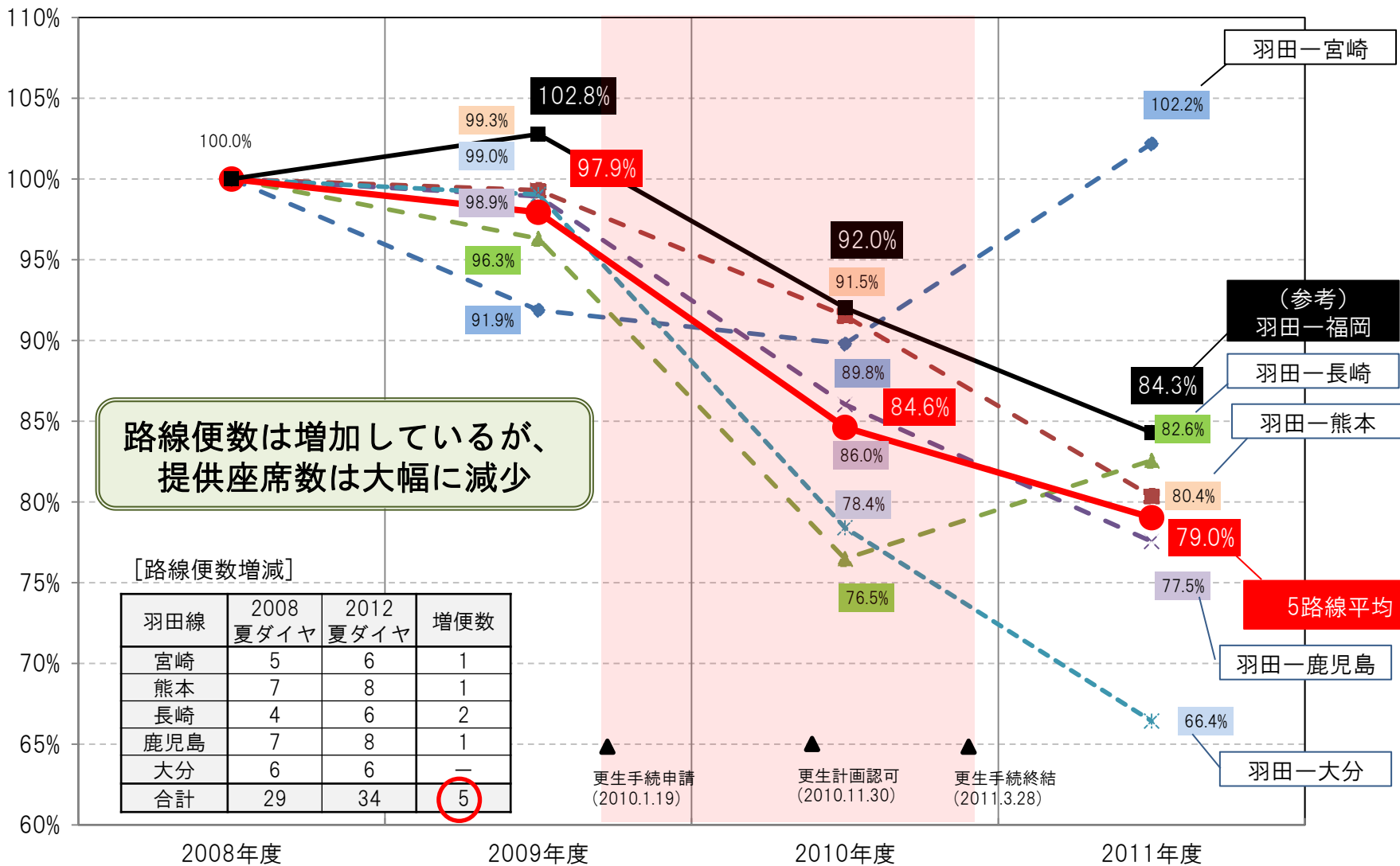
オークションによる入札制度は財務基盤の脆弱な新規航空会社に不利となりかねず、またタイムスロットの評価など、導入に際して解決すべき課題が多いと考える。

以上

(資料①) SNA就航5路線におけるSNAの提供座席数



(資料②) SNA就航5路線におけるJALの提供座席数



出典：航空輸送統計年報（国土交通省）



会社概要

(2012年8月1日現在)

社名	スカイネットアジア航空株式会社
本社所在地	〒880-0912 宮崎県宮崎市大字赤江 宮崎空港内
資本金	23億4,559万円
代表者	代表取締役社長 高橋 洋
従業員数	686名 (3/31時点)
保有機材数	B737-800型機 4機 B737-400型機 7機 計11機

沿革

平成9年7月	福岡市中央区天神において、商号パンアジア航空株式会社、資本金32,000千円で設立。
平成14年3月	本社を宮崎市大字赤江に移転。 8月 宮崎－東京線 1日10便(5往復)の運航開始。
平成16年6月	(株)産業再生機構による支援決定。
平成17年4月	全日本空輸(株)と業務提携開始。
平成18年2月	全日本空輸(株)とのコードシェアを開始。
平成19年2月	(株)産業再生機構による支援終了。
平成21年2月	九州－沖縄線の開設
平成22年10月	大分－東京線 1日6便(3往復)運航開始
平成23年7月	新ブランド「ソラシド エア」導入 新造機「B737-800型機」運航開始
平成24年8月	就航10周年



業績推移

(2012年3月31日現在)

経営指標

年度		2009年度	2010年度	2011年度
売上高	(百万円)	24,273	26,345	29,226
営業利益	(百万円)	388	1,056	655
経常利益	(百万円)	270	825	650
当期純利益	(百万円)	251	769	536
総資産	(百万円)	6,897	8,501	9,687
内現預金等	(百万円)	1,621	2,439	3,318
資本金	(百万円)	1,934	2,345	2,345
利益剰余金	(百万円)	▲1,446	▲676	▲140
自己資本比率	(%)	7.5	26.5	27.8
従業員数	(人)	586	668	686