

羽田発着枠配分基準検討小委員会資料

～スカイマーク株式会社～

2012年8月22日



Part I. 企業努力と実績

～従来の各配分評価基準から～

1 航空ネットワークの形成と充実

2 安全の確保と推進

Part II. 競争環境と市場創出

～新たな観点から～

3 競争環境

4 市場創出



Part I

1 航空ネットワークの形成と充実

- 1-1 機材
- 1-2 トピックス
- 1-3 就航路線
- 1-4 全国的な航空ネットワークへの貢献
- 1-5 路線・便数推移
- 1-6 運賃水準の低廉化の努力
- 1-7 効率的な経営促進の実績
- 1-8 羽田発着枠の効率的な使用実績
- 1-9 従業員数推移



1-1 機材

■ 現保有機材

Boeing 737-800

- 27機
- 座席数177席（全機）
- 平均機齢約2.7年

（2012年8月22日現在）

▶ 2013年6月には31機体制となる



■ 新規導入予定機材



2014年～ A330-300（計10機）



2014年～ A380-800（計6機）



1-2 トピックス

■ 新路線

- 2011年12月8日 成田-那覇線 就航
- 2012年2月1日 成田-福岡線 就航
- 2012年3月7日 成田-神戸線 就航
- 2012年3月25日 関西-千歳線 関西-那覇線 就航

■ 新機材

- 2012年1月、2月、3月、5月にB737-800を導入
(2012年7月1日時点 運航機材数：27機)
- 2012年2月8日 エアバスA330-300型機 導入方針決定

■ 設備

- 2012年2月10日 神戸空港 格納庫
- 2012年6月1日 本社移転 / 羽田空港 新格納庫

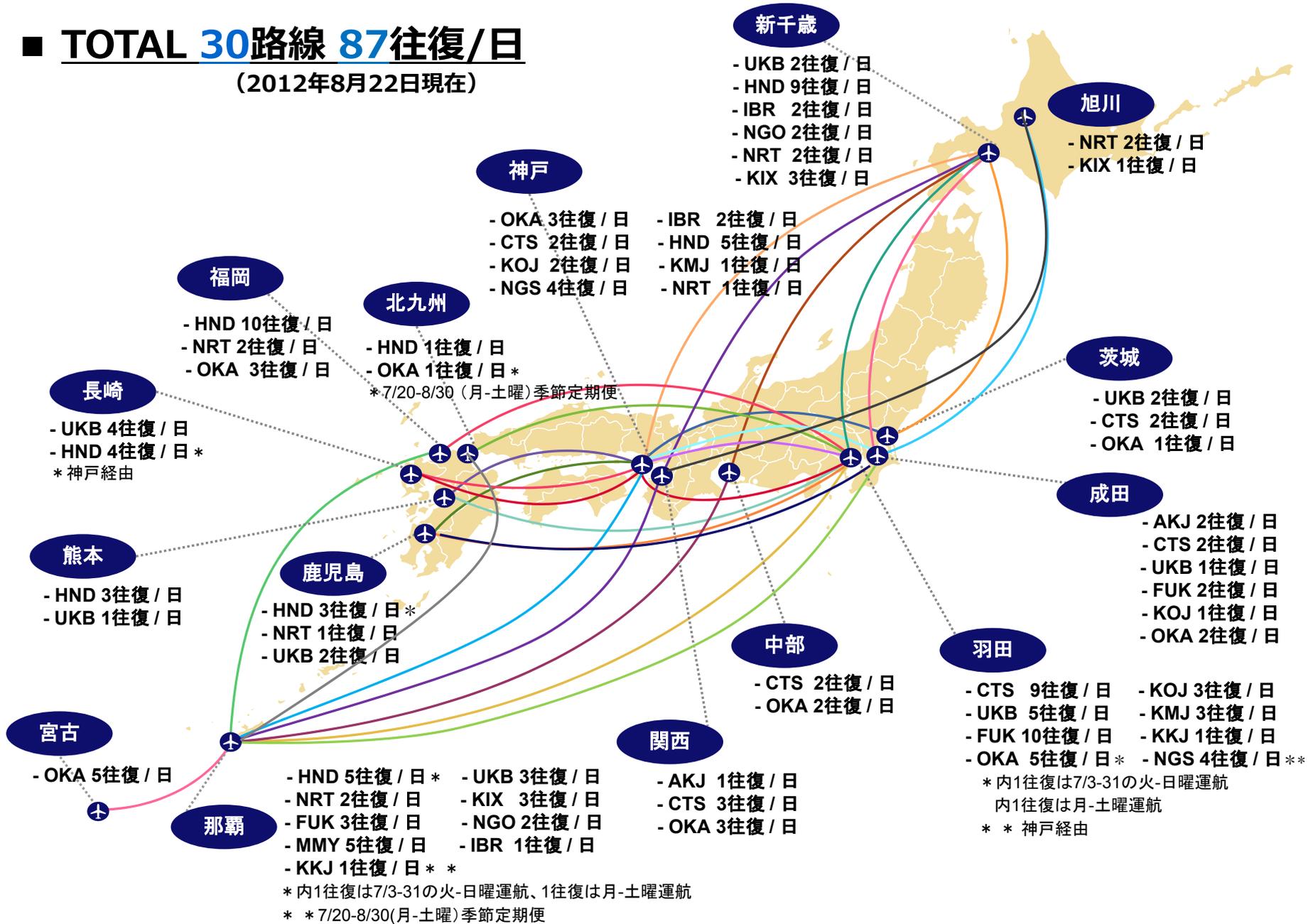
■ オペレーション

- 2012年4月1日 指定本邦航空運送事業者 指定



1-3 就航路線

■ TOTAL 30路線 87往復/日 (2012年8月22日現在)



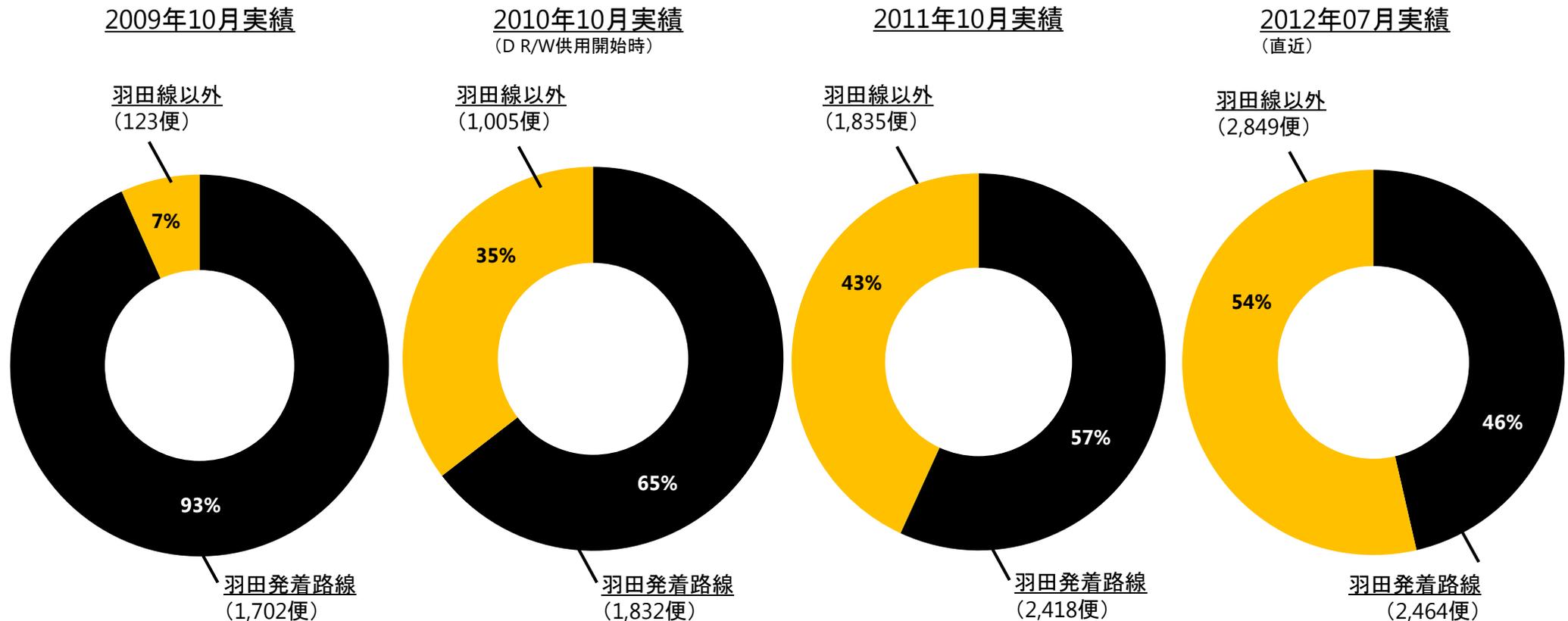


1-4 全国的な航空ネットワークへの貢献 (I)



■ 羽田発着路線以外の路線を過去3年間で大幅に拡充

運航回数にみる羽田発着路線とそれ以外の路線の内訳の変遷



1-4 全国的な航空ネットワークへの貢献 (II)



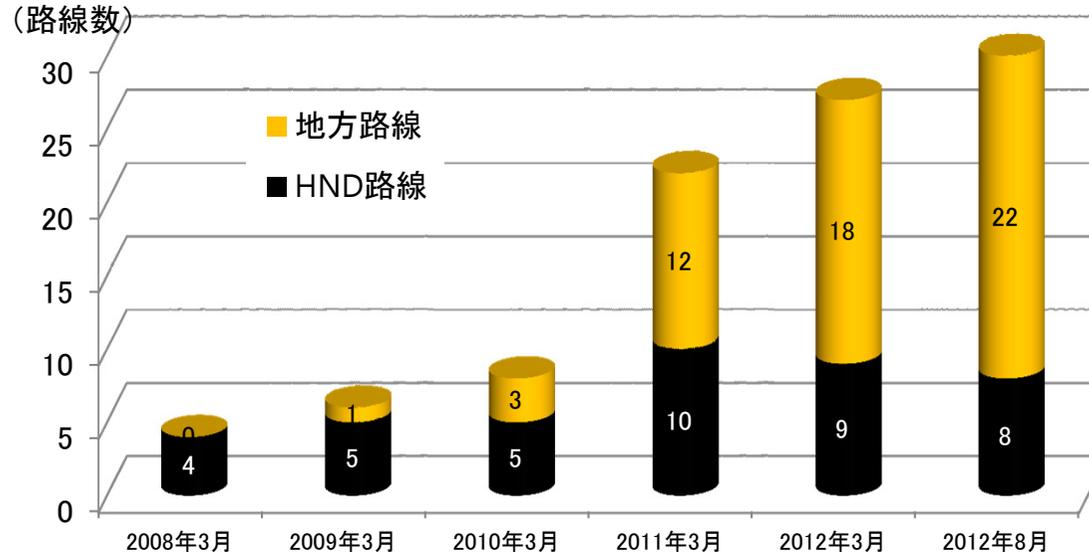
年度別 開設路線/基地 一覧

路線	就航年度	就航日	開設	年度末時点の基地	基地数
羽田＝福岡線	1998年度	1998年9月19日	福岡	羽田・福岡	2
羽田＝神戸線	2005年度	2006年2月16日	神戸	羽田・福岡・神戸・徳島・鹿児島・(関西)	5
羽田＝千歳線	2006年度	2006年4月28日	千歳・那覇	羽田・福岡・神戸・千歳・那覇	5
羽田＝那覇線		2006年9月15日			
羽田＝旭川線	2008年度	2008年4月25日	旭川	羽田・福岡・神戸・千歳・那覇・旭川	6
福岡＝那覇線		2009年3月7日			
神戸＝那覇線	2009年度	2009年12月25日	—	羽田・福岡・神戸・千歳・那覇・旭川	6
神戸＝茨城線	2010年度	2010年4月16日	茨城・北九州・鹿児島 ・熊本・長崎・中部・奄美	羽田・福岡・神戸・千歳・那覇 ・旭川・茨城・北九州・鹿児島 ・熊本・長崎・中部・奄美	13
神戸＝千歳線		2010年7月9日			
羽田＝北九州線		2010年8月10日			
神戸＝鹿児島線		2010年9月1日			
神戸＝熊本線		2010年10月1日			
羽田＝熊本線		2010年10月31日			
羽田＝鹿児島線		2010年10月31日			
神戸＝長崎線		2010年12月16日			
羽田＝長崎線(経)		2010年12月16日			
羽田＝中部線		2011年2月1日			
中部＝千歳線		2011年2月1日			
中部＝茨城線		2011年2月1日			
茨城＝千歳線		2011年2月1日			
鹿児島＝奄美線		2011年3月27日			
羽田＝奄美線(経)		2011年3月27日			
中部＝那覇線		2011年度			
那覇＝宮古線	2011年9月1日				
成田＝旭川線	2011年10月31日				
成田＝千歳線	2011年11月23日				
成田＝那覇線	2011年12月1日				
成田＝福岡線	2012年2月1日				
成田＝神戸線	2012年3月1日				

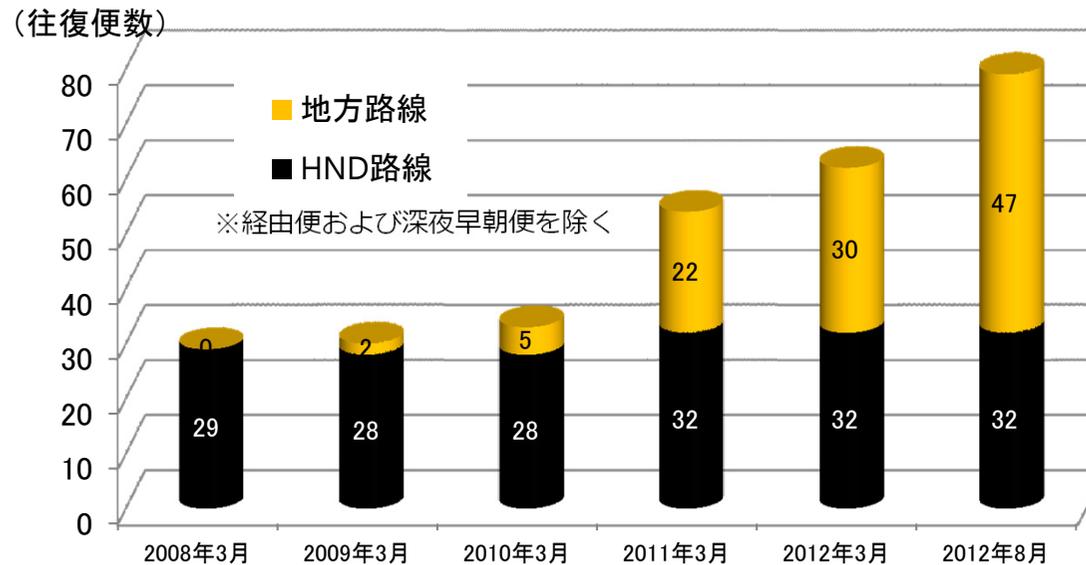


1-5 路線・便数推移

路線数推移



運航便数推移





1-6 運賃水準の低廉化の努力

- 旅客キロ当たりの旅客収入が過去5年間で **5% (0.7円) 減** ↓
- 座席キロ当たりの旅客収入は過去5年間で **3% (0.3円) 減** ↓

旅客キロおよび座席キロ当たりの旅客収入の過去5年間の推移

	FY07	FY08	FY09	FY10	FY11	FY12(予想)
旅客収入(千円)	49,773,393	41,697,375	41,138,009	57,207,310	78,913,640	100,000,000
旅客(千人)	3,680	3,071	3,198	4,357	6,089	7,526
旅客キロ RPK (千人キロ)	3,650,213	3,143,327	3,236,733	4,466,998	6,138,667	7,966,000
座席キロ ASK (千席キロ)	4,747,655	4,220,723	4,122,980	5,454,077	7,734,002	10,533,000
座席利用率 [RPK/ASK]	76.9%	74.5%	78.5%	81.9%	79.4%	75.6%
旅客キロ当たりの 旅客収入 (円)	13.6	13.3	12.7	12.8	12.9	12.6
国内A社(国内線)	18.5	18.6	17.8	18.1	18.8	---
国内J社(国内線)	21.3	21.3	---	---	21.6	---
座席キロ当たりの 旅客収入RASK (円)	10.5	9.9	10.0	10.5	10.2	10.6
国内A社(国内線)	11.8	11.8	11.0	11.5	11.5	---
国内J社(国内線)	13.5	13.6	---	---	13.5	---

(2012年8月22日現在)

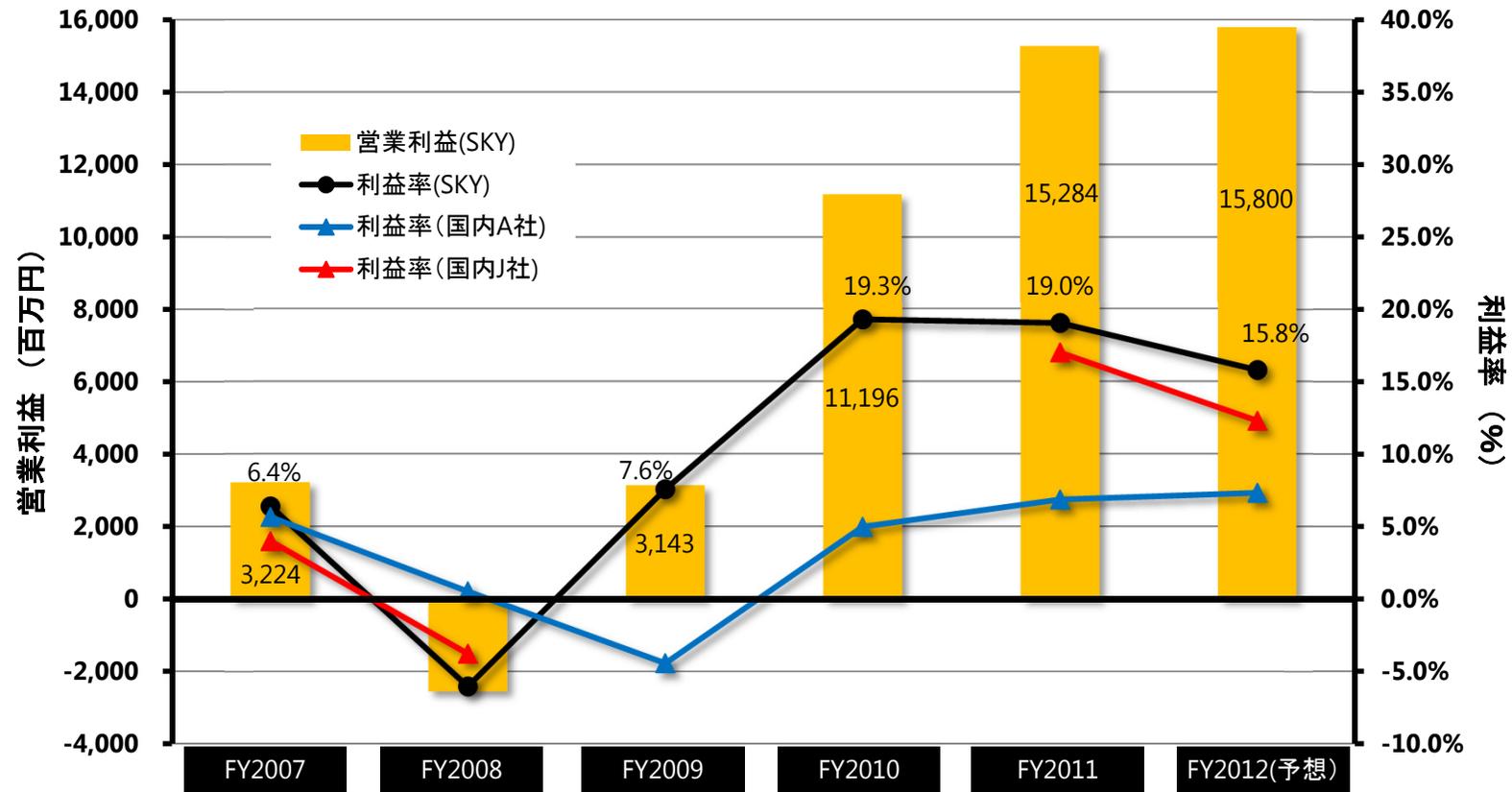
(Data Source : 各社有価証券報告書およびウェブサイトの情報を元に弊社作成)



1-7 効率的な経営促進の実績(I)

- 3期連続での営業黒字
- 高い営業利益率の達成・維持
- 過去5年間の経営改善努力

営業利益実績と利益率（他社比較）の過去5年間の推移



(2012年8月22日現在)

(Data Source : 各社有価証券報告書およびウェブサイトの情報を元に弊社作成)

1-7 効率的な経営促進の実績(II)

- 従業員 1 人当たりの営業収益（営業利益）が
過去5年間で 163%（4,538千円） 増加 ↑

従業員 1 人当たりの営業収益の過去 5 年間の推移

	FY07	FY08	FY09	FY10	FY11
営業収益(千円)	3,224,385	-2,543,298	3,143,325	11,195,598	15,283,649
従業員数(人)	1,164	1,139	1,173	1,661	2,090
従業員 1 人当たりの 営業収益(千円)	2,775	-2,233	2,680	6,470	7,313
国内A社	2,689	227	-1,664	2,071	2,950
国内J社	1,441	-1,326	---	---	6,551

(2012年8月22日現在)

(Data Source : 各社有価証券報告書およびウェブサイトの情報を元に弊社作成)

1-7 効率的な経営促進の実績(III)

- 旅客キロ当たりの営業費用（事業費）が過去5年間で 12%（1.5円）減 ↓
- 座席キロ当たりの営業費用（事業費）が過去5年間で 15%（1.5円）減 ↓

旅客キロおよび座席キロ当たりの営業費用の過去5年間の推移

	FY07	FY08	FY09	FY10	FY11	FY12予想
営業費用(千円)	44,093,895	42,225,933	35,918,526	44,051,386	61,642,031	84,200,000
旅客(千人)	3,680	3,071	3,198	4,357	6,089	7,526
旅客キロ RPK (千人キロ)	3,650,213	3,143,327	3,236,733	4,466,998	6,138,667	7,966,000
座席キロ ASK (千席キロ)	4,747,655	4,220,723	4,122,980	5,454,077	7,734,002	10,533,000
旅客キロ当たりの 営業費用(円)	12.1	13.4	11.1	9.9	10.6	10.6
座席キロ当たりの 営業費用 CASK (円)	9.9	10.6	9.3	8.6	8.4	8.0

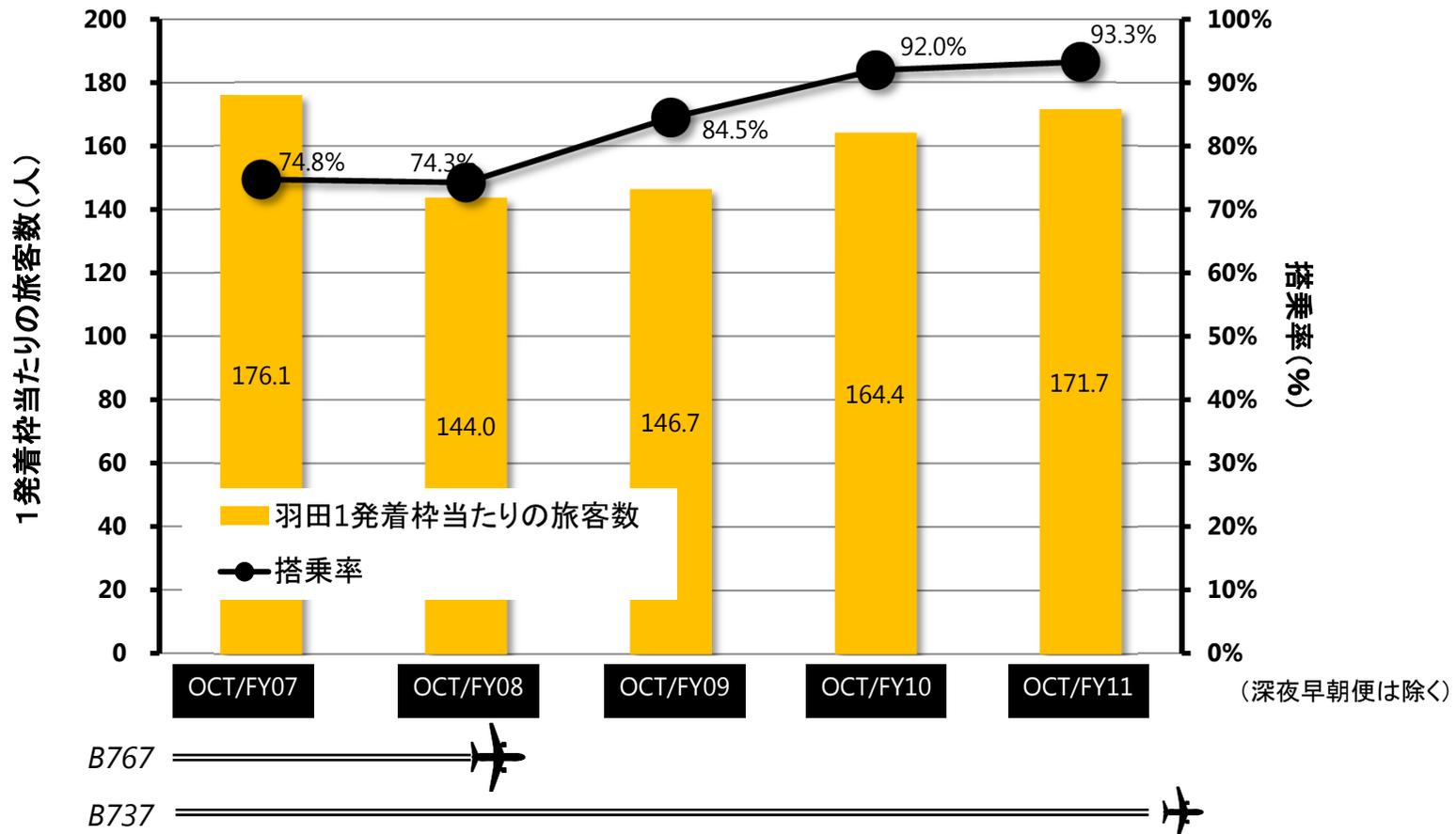
(2012年8月22日現在)



1-8 羽田発着枠の効率的な使用実績

- 1 発着枠当たりの旅客数が過去 4 年連続で増加
- 高い搭乗率の達成・維持 (2年連続90%超)

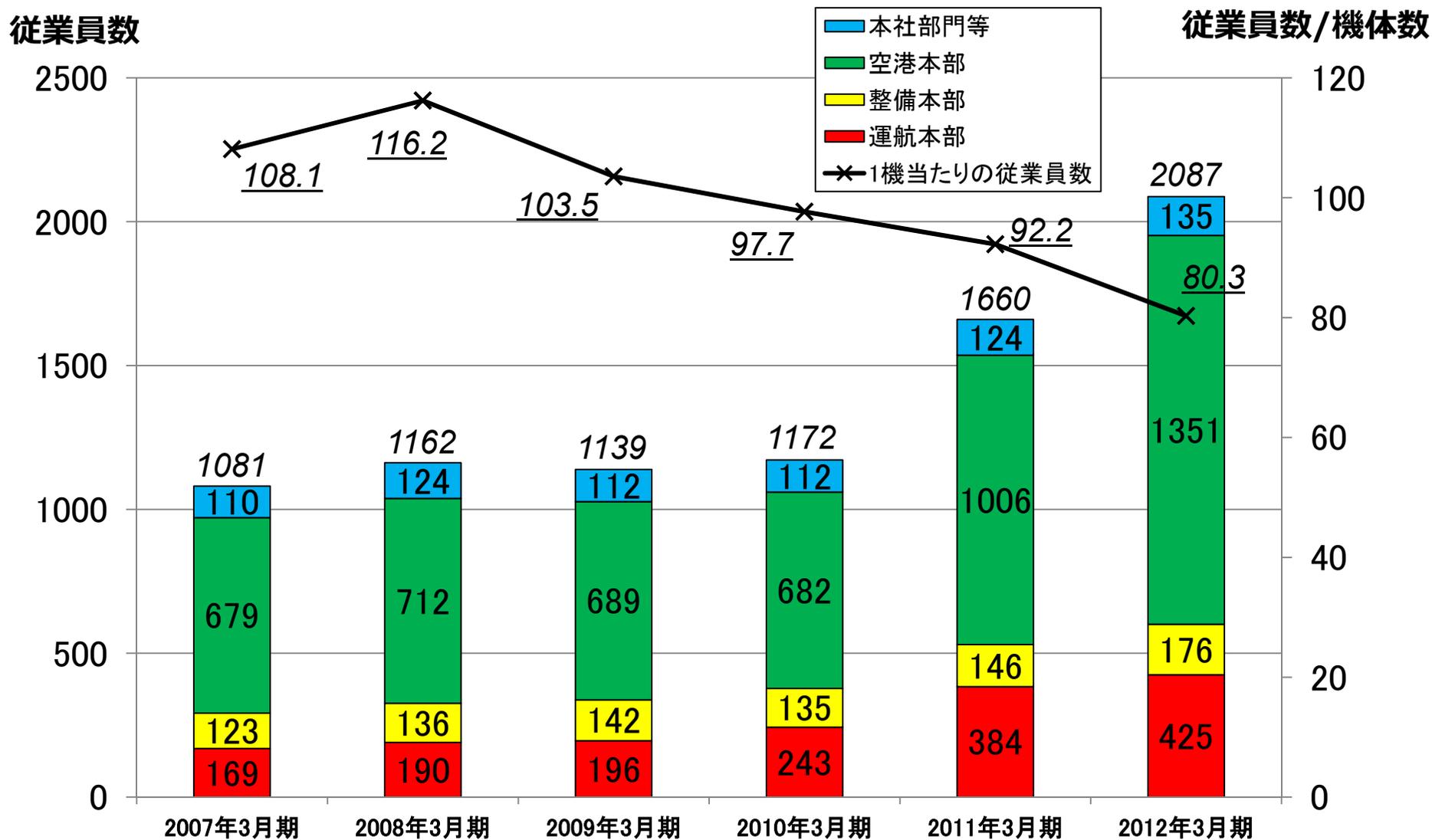
羽田発着枠路線における搭乗率および 1 発着枠当たりの旅客数の過去 5 年間の推移
(各年度 10 月実績での比較)





1-9 従業員数推移

■ 従業員の生産性が継続的に向上



※外国人受入出向機長等を含む



Part I

2 安全の確保と推進

2-1 運航実績

2-2 安全性～航空保険の観点から

2-3 FOQA

2-4 安全への投資

2-5 全社的な安全活動

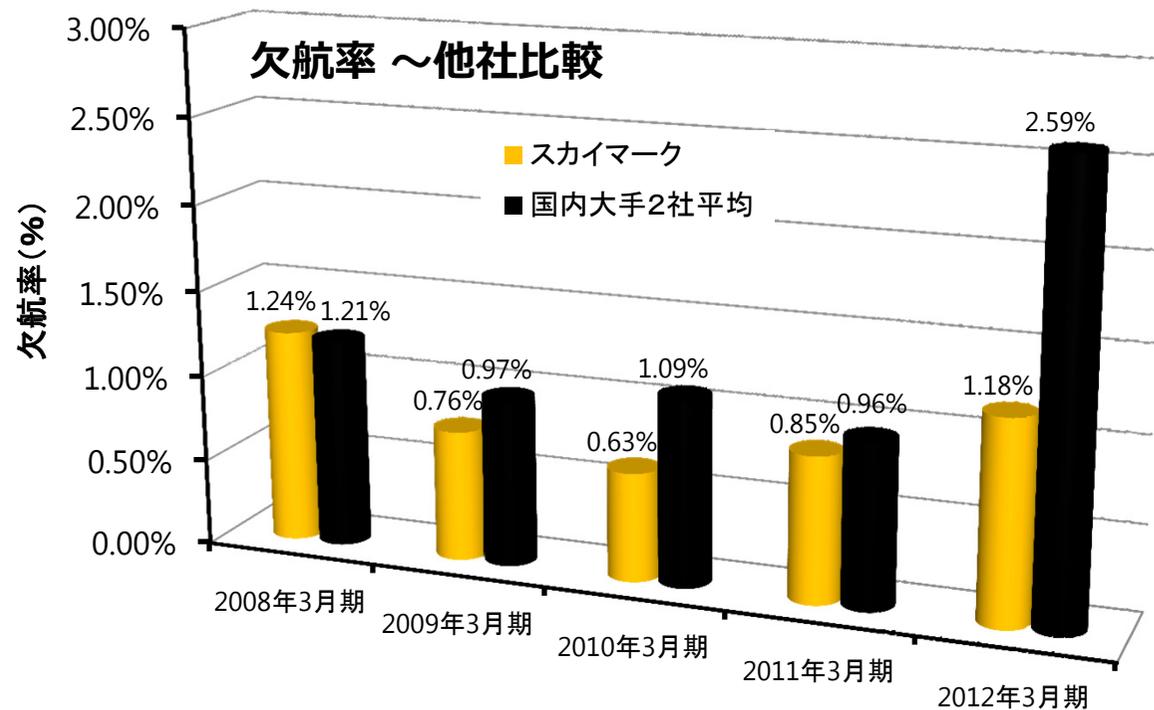


2-1 運航実績

■ 低い欠航率の維持

	2008年3月期	2009年9月期	2010年3月期	2011年3月期	2012年3月期
欠航率	1.23%	0.76%	0.63%	0.85%	1.18%

※欠航率 = 欠航便数 / 運航可能便数 (年度平均)



(Data Source: 当社調べ)

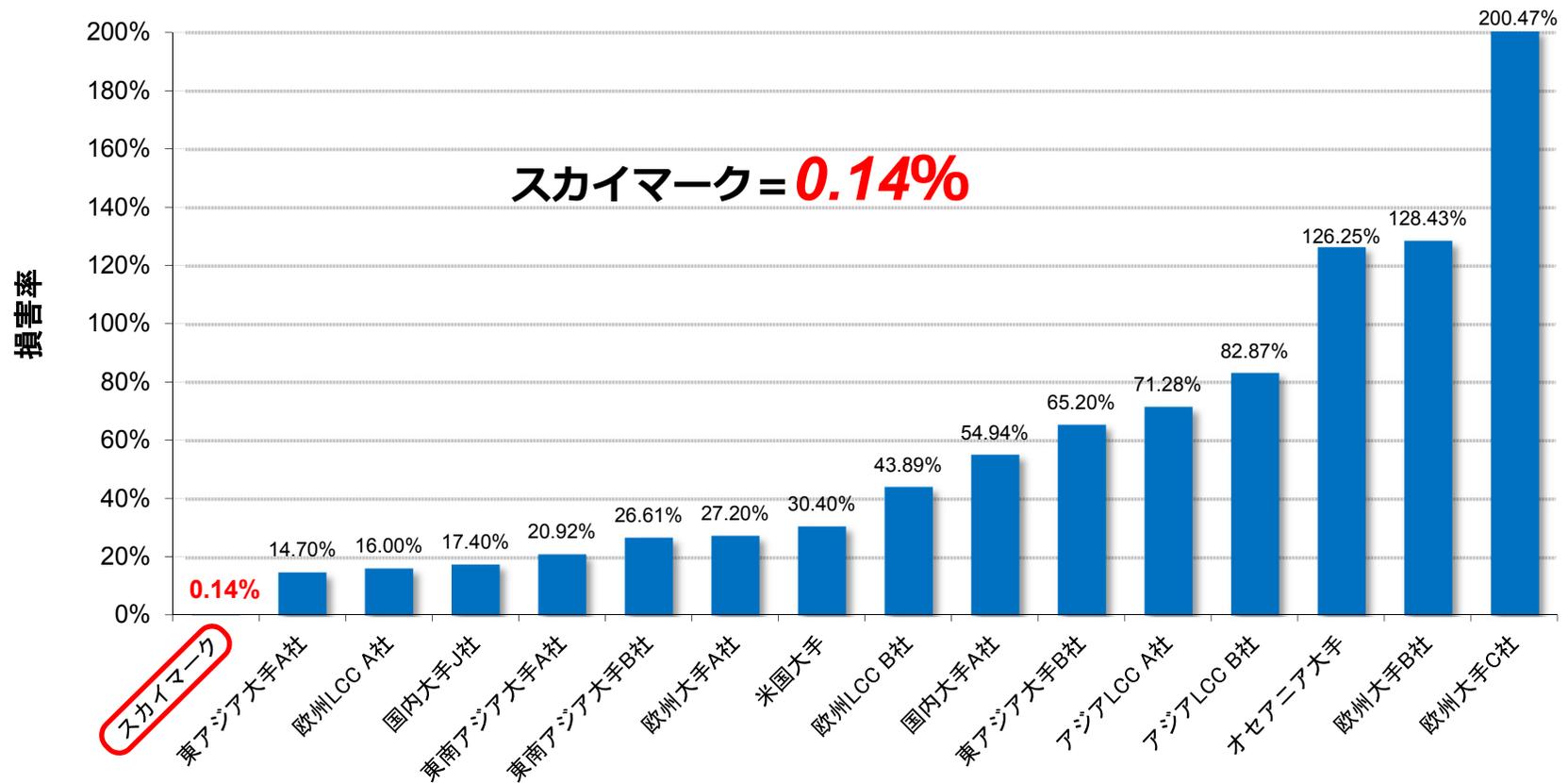


2-2 安全性～航空保険の観点から

■ 極めて低い損害率

損害率 = 保険料に対する保険金の比率

過去5年間の各社の損害率



(Data Source: 当社調べ)

■ 積極的なFOQAの活用

FOQA –Flight Operational Quality Assurance（運航品質保証）

アラームの後ろには100倍の危険が内在しているという認識のもと、
効果的な事前予防安全ツールとして積極的に活用（原則**非懲罰**）

■ 法111条の4 積極的な報告… 遵法精神に基づき、報告すべきは全て報告

他社基準とは違い、FOQA解析で分かったものも報告。

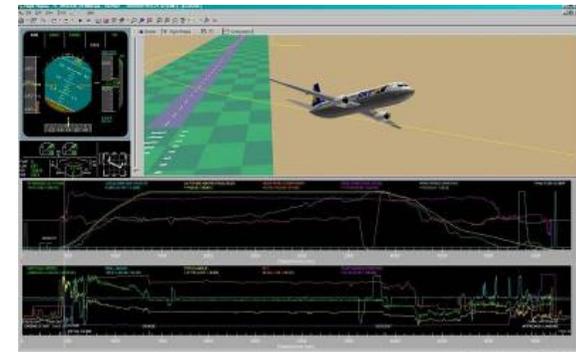
⇒ 報告数・報告率は高いが、その分安全に運航しており、「重要報告」はない。

⇒ 航空保険会社から高い信頼を得ている。

■ 月間報告書… 全パイロット・関係部署へ配布、訓練・教育現場への活用

■ キャンペーン… 特定事象防止へ向けた注意喚起

■ 社内組織への業務改善通告… 必要に応じ、FOQA委員会から関係部署に対し業務改善通告を発行（訓練内容、規程類等の改善）





2-4 安全への投資

■ 羽田地区

格納庫 (20,300.00 m²) … 2012年7月20日始動
フルフライトシミュレータ… B737-800 x 2基
キャビン モックアップ



■ 神戸事業所

格納庫… 2012年2月10日始動
ディスパッチ業務… 2012年4月1日始動

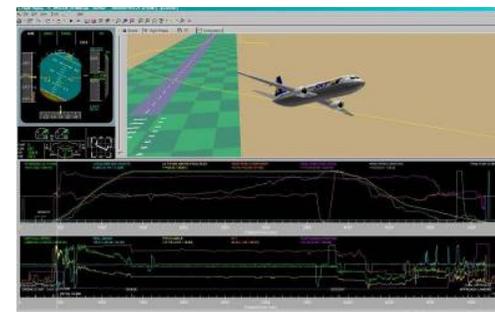


■ 整備

自社開発のEO/SB/AD/整備部品管理システム
自社でのラインメンテナンス(重整備以外)

■ 運航

FOQA… 全便対象のフライトデータ監視システム





2-5 全社的な安全活動

弊社“安全報告書”からの抜粋

■ 安全推進委員会… 1回/月

議事録は社内LANで全社員に周知

■ 安全啓発セミナー… 1回/年

実機による脱出訓練等

■ 安全°F0E-J0M-T0E-N-G… 各拠点2回/年

役員と社員による直接対話 ⇒ 安全情報の共有

■ 航空事故模擬訓練… 1回/年

事故対策本部・現地対策本部を実際に設置し、初動体制等を確認





Part II

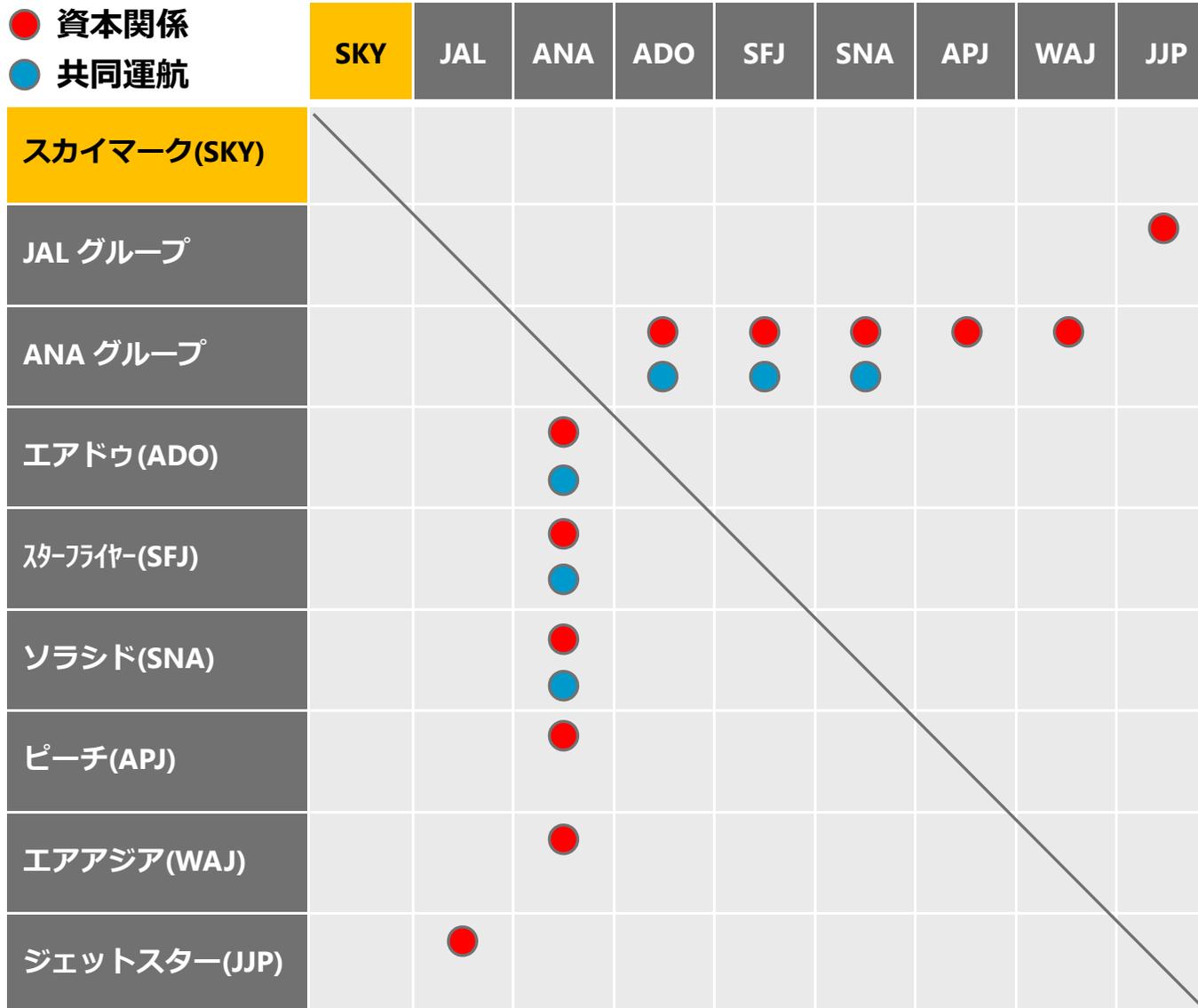
3 競争環境

- 3-1 競争環境
- 3-2 新規航空会社の扱い
- 3-3 羽田発着枠シェアの推移
- 3-4 羽田タイムスロットの状況



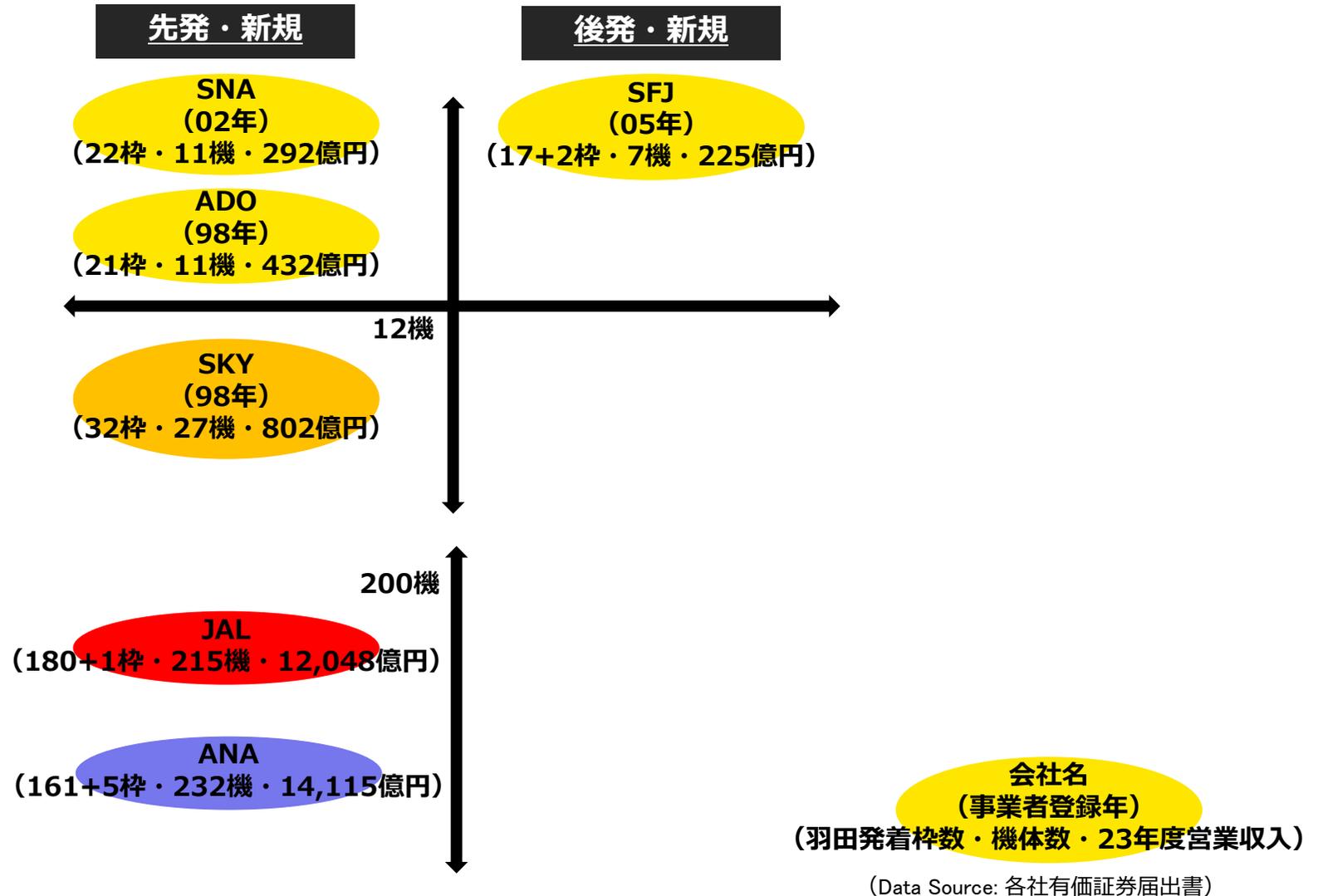
3-1 競争環境

資本関係、共同運航関係から見た業界相関図





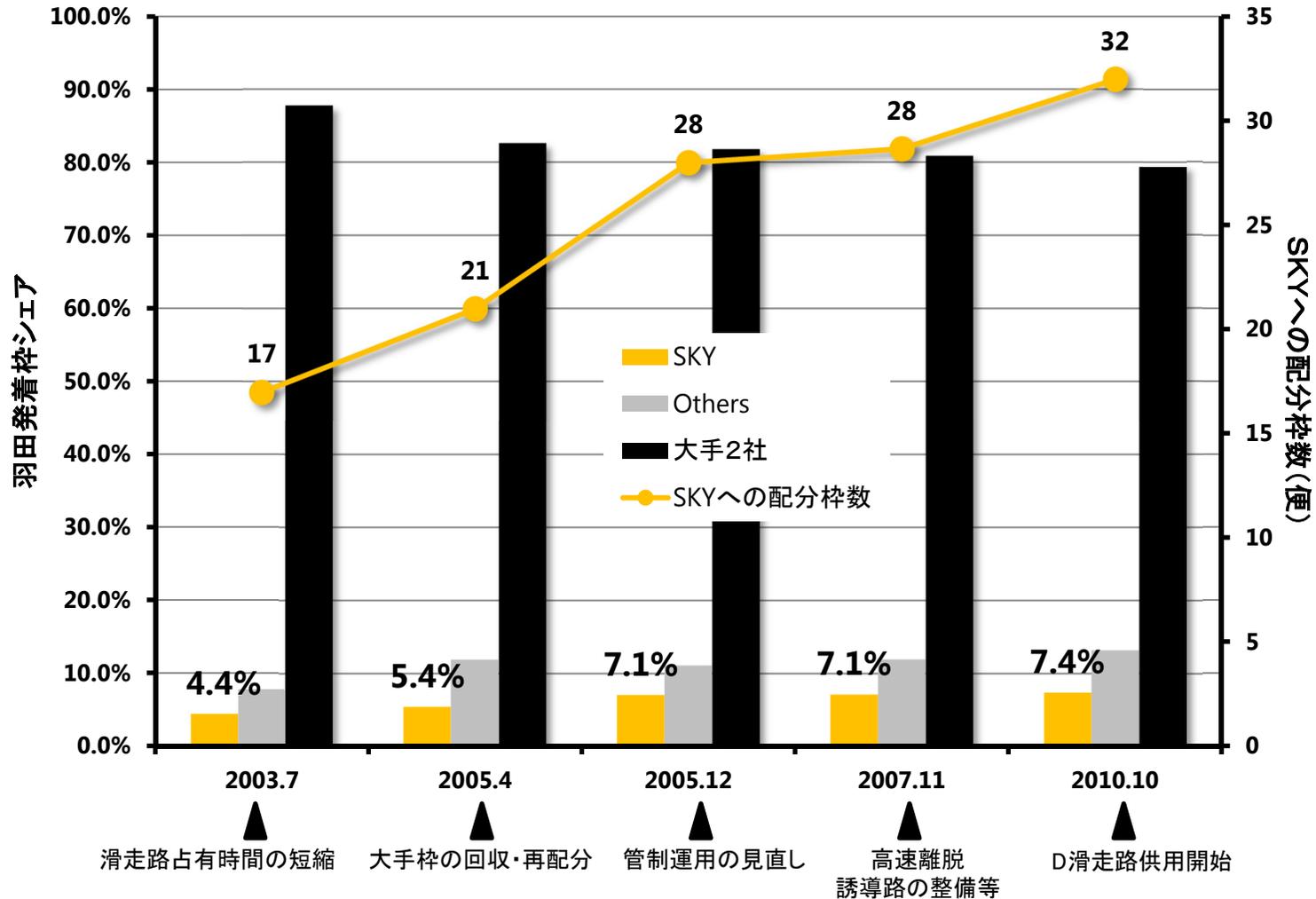
3-2 新規航空会社の扱い





3-3 羽田発着枠シェアの推移

羽田発着枠シェアとSKY配分枠数の推移



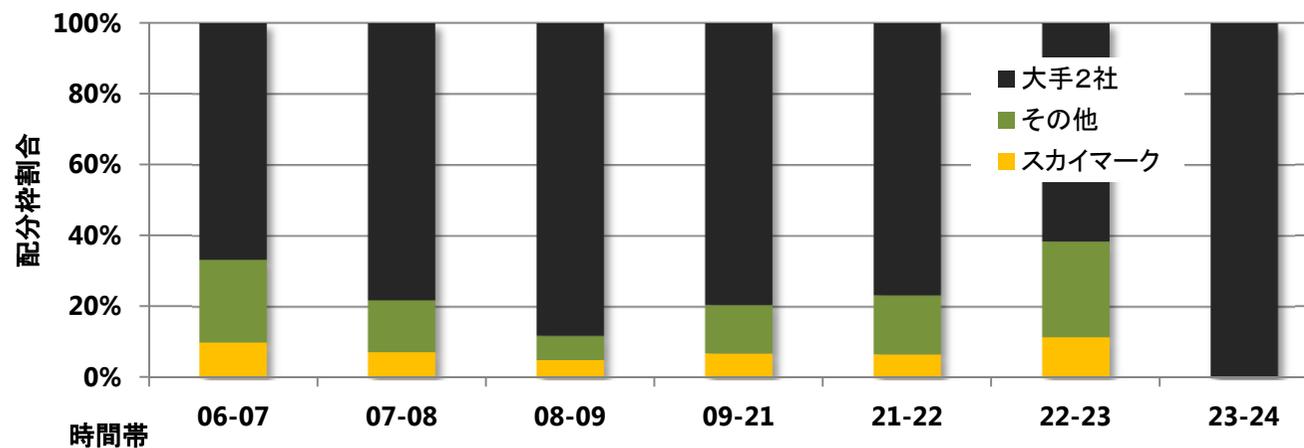
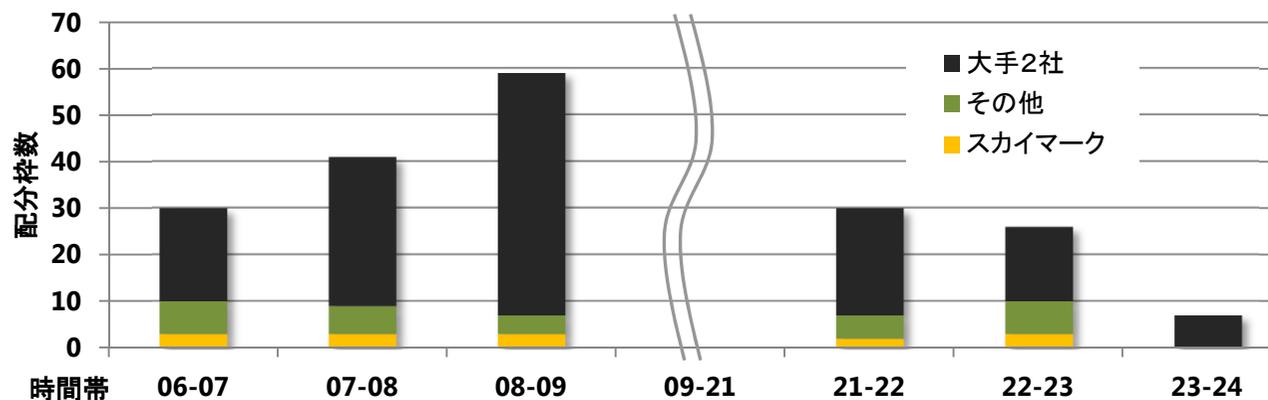
(Data Source : 「羽田空港発着枠の現状と検討課題, JCAB, 平成20年12月」、「報道発表資料-羽田空港の新規発着枠(37便)の配分について, JCAB」)



3-4 羽田タイムスロットの状況

時間帯別 発着枠配分状況 (当社調べ)

時間帯	06-07	07-08	08-09	09-21	21-22	22-23	23-24
大手2社	20	32	52	576	23	16	7
スカイマーク	3	3	3	50	2	3	0
その他	7	6	4	99	5	7	0





Part II

4 市場創出

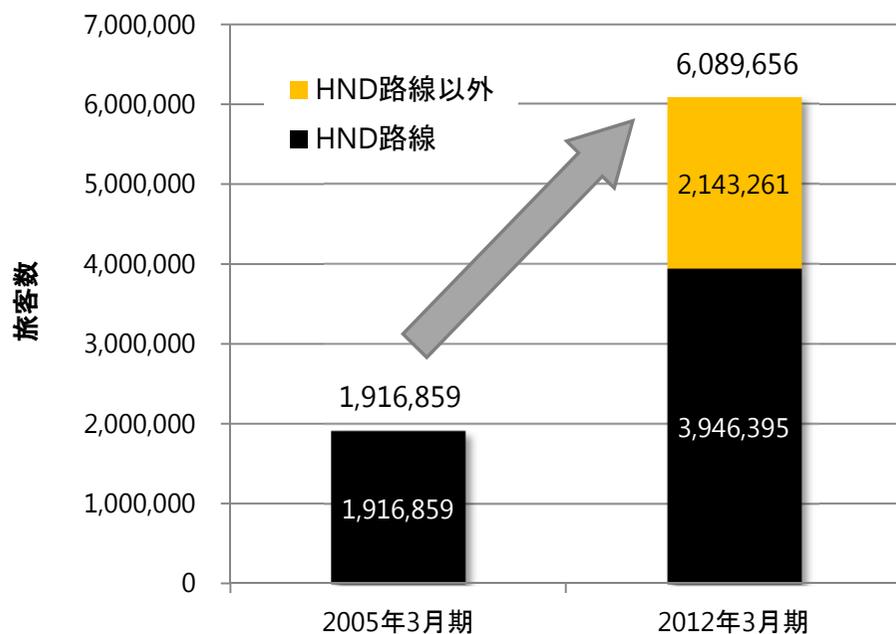
- 4-1 国内輸送力の拡大
- 4-2 発着枠シェアと国内線市場シェア
- 4-3 市場の創出～成田空港 / 茨城空港
- 4-4 スカイマークの役割・位置付け
- 4-5 羽田発着枠配分についての論点の整理



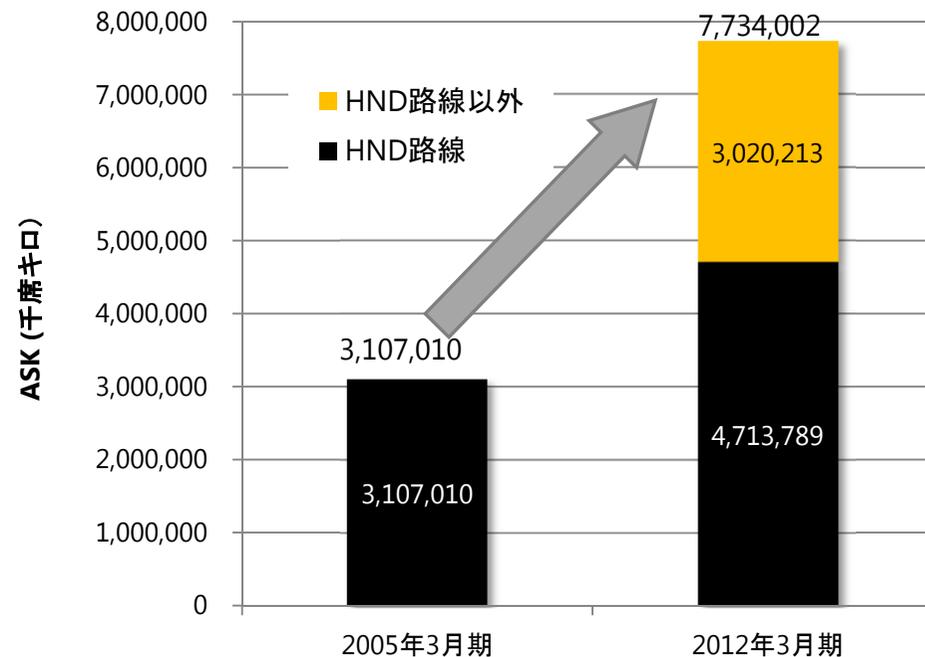
4-1 国内輸送力の拡大

■ 旅客数とASKの著しい成長 (2005年3月期 vs 2012年3月期)

旅客数



ASK (千席キロ)



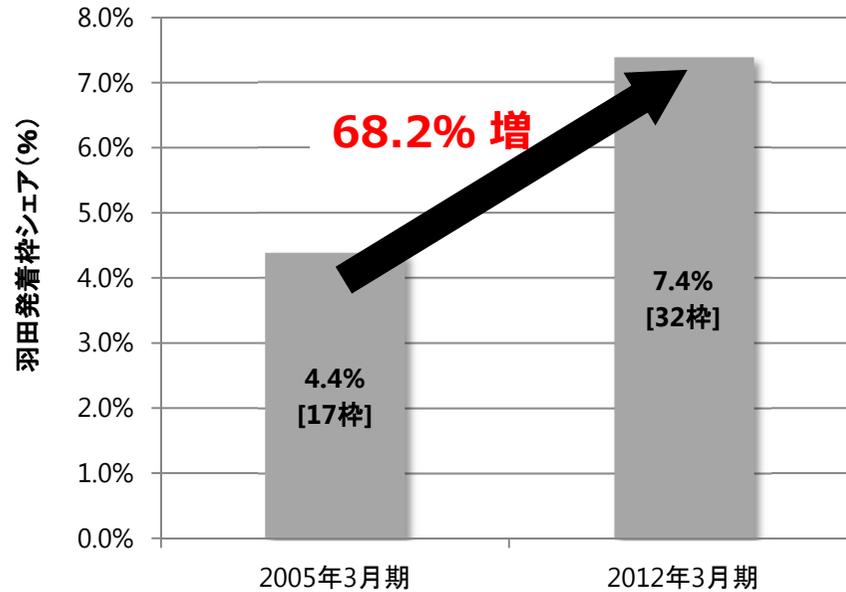


4-2 発着枠シェアと国内線市場シェア

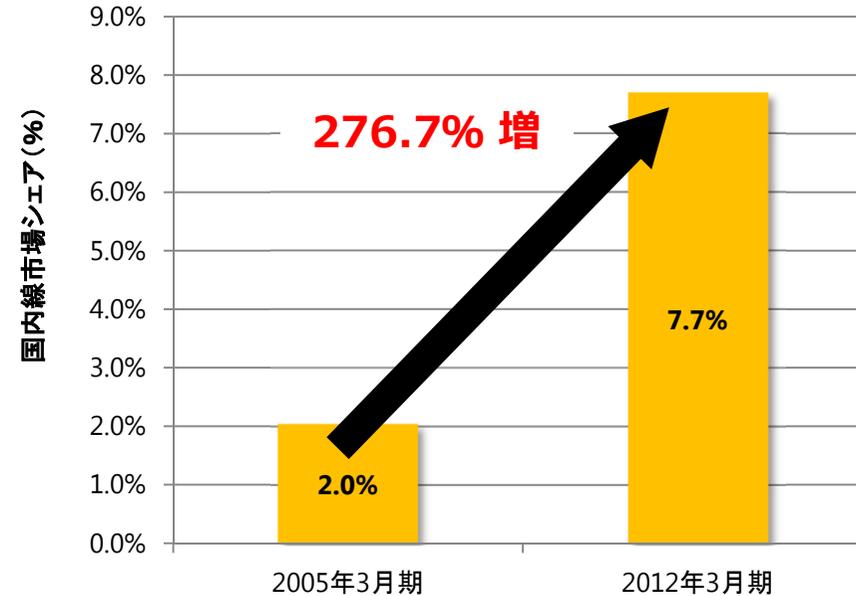


■ 羽田発着枠シェアと国内線市場シェアの増加率比較 (2005年3月期 vs 2012年3月期)

スカイマーク
羽田発着枠シェア増加率



スカイマーク
国内線市場シェア増加率



SKY旅客数	1,916,859人	6,089,656人 (217.7%増)
国内旅客数	93,738,527人	79,051,638人 (15.7%減)

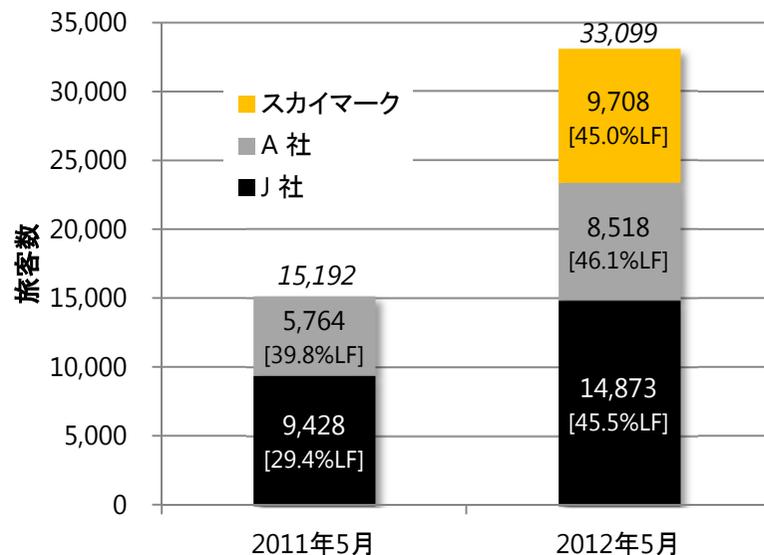
※市場シェア率は年間輸送旅客数に基づく
(Data Source: 航空輸送統計年報)



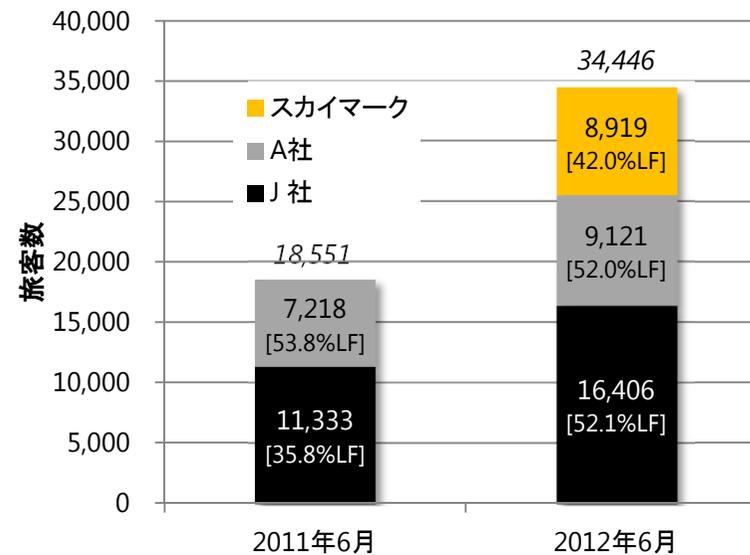
4-3 市場の創出(I) ~ 成田空港

■ 成田=千歳線

5月旅客数 (昨年比較)

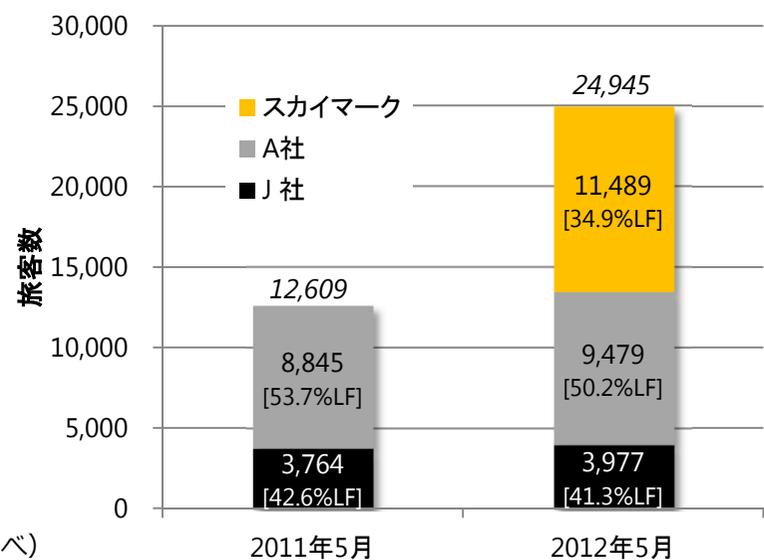


6月旅客数 (昨年比較)

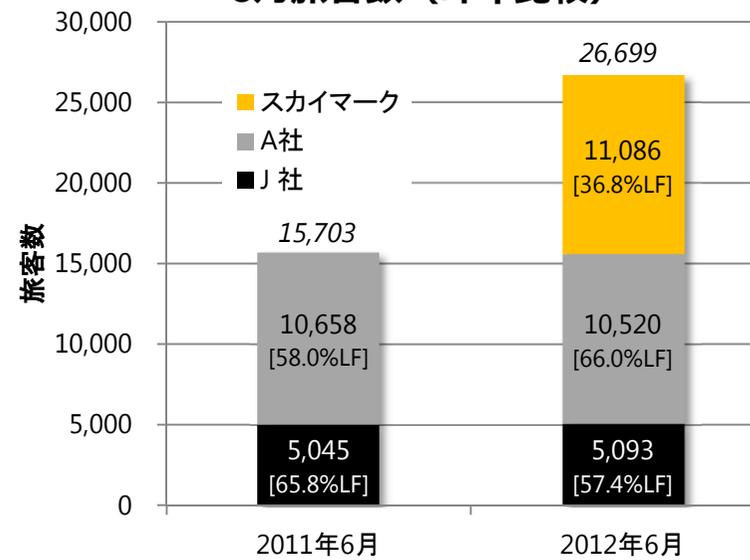


■ 成田=那覇線

5月旅客数 (昨年比較)



6月旅客数 (昨年比較)



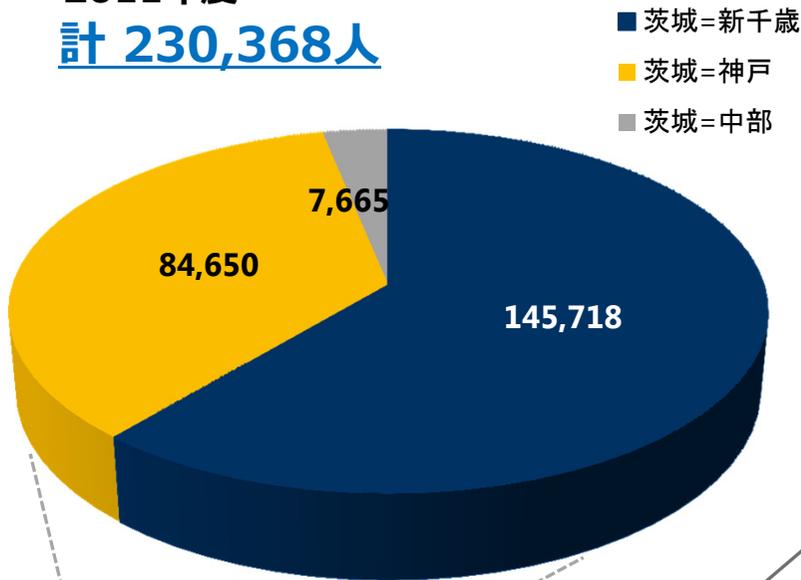
(Data Source: 当社調べ)



4-3 市場の創出(II) ~ 茨城空港

■ 茨城空港の国内線年間利用者数

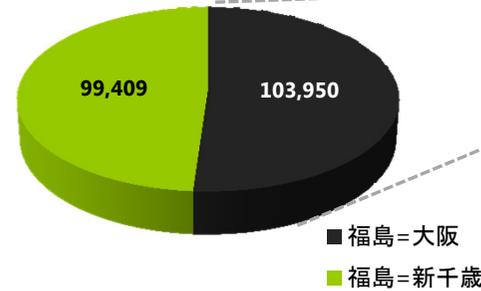
2011年度
計 **230,368人**



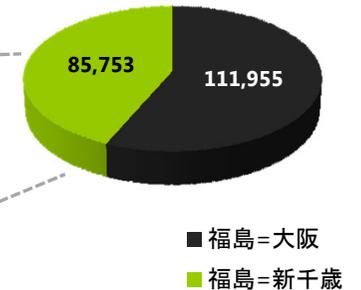
2009年度
計 **0人**

■ 福島空港の国内線年間利用者数

2009年度
計 **203,359人**



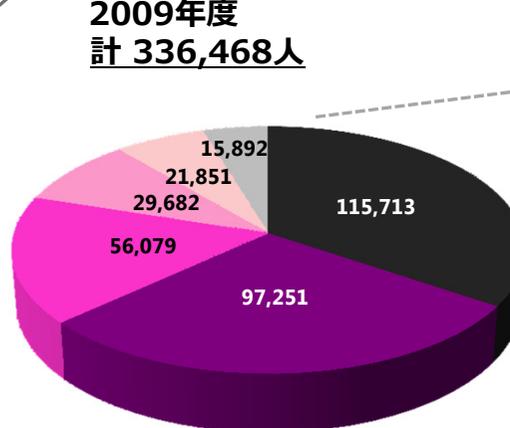
2011年度
計 **197,708人**



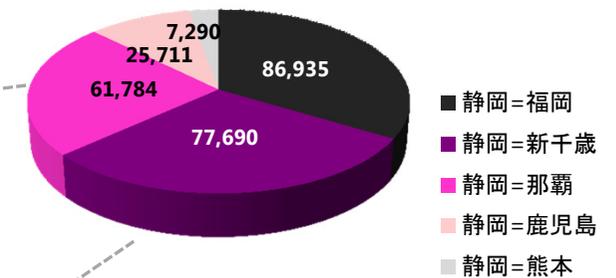
■ 静岡空港の国内線年間利用者数

2009年度
計 **336,468人**

- 静岡=福岡
- 静岡=新千歳
- 静岡=那覇
- 静岡=小松
- 静岡=鹿児島
- 静岡=熊本



2011年度
計 **259,410人**

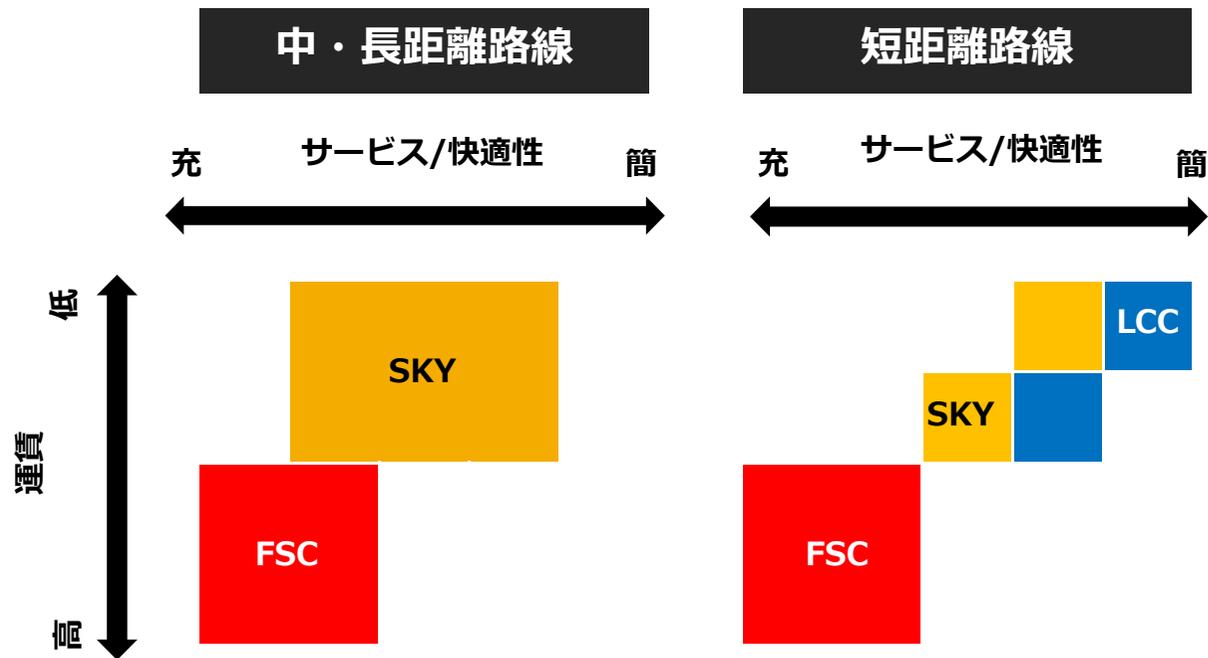




4-4 スカイマークの役割・位置づけ



- 新たなマーケットを創出するエアライン として国内航空需要の発展に貢献
Market Creating Carrier: MCC



FSC: フルサービスキャリア
LCC: ローコストキャリア

(1) 従来羽田発着枠配分基準

これを重視し、企業努力によって改善してきた航空会社に配分。

(2) 今後の検討基準と会社の位置づけ

航空ネットワーク拡充・市場創出効果のある航空会社に配分。

(3) 市場メカニズムの議論

- ・羽田発着枠をオークションにかける場合は、資金力のある会社が有利。
- ・法人税を納税している通常の企業には不利な制度。
- ・航空事業は、2年以上先の設備投資を、今、決めていくビジネス。
- ・イベントリスク・外部環境に大きく影響を受ける産業。
- ・行政からの急激な大きな条件の変更は、適正かつ合理的に経営している企業には不利。
- ・オークション導入の場合は、事前に羽田発着枠資産化の為に、担保権設定ができたり、賃貸借できたり、売買可能な形にできるよう羽田枠に関する法制化が必要。
- ・また、着陸料を高いままにして、オークション制度を導入するならば、航空会社の収益力は低下する。

(4) 現状の羽田発着枠使用の問題点

羽田発着枠による運航便のコードシェアは、競争促進につながっているか？

Appendix



損益計算書

	2010年3月期 (通期)	2011年3月期 (通期)	2012年3月期 (通期)	2013年3月期 (予定)
事業収益	41,458	58,023	80,255	100,000
事業費	35,918	44,051	61,642	80,300
販売管理費	2,396	2,776	3,329	4,000
営業利益	3,143	11,195	15,283	15,800
(営業利益率)	(7.6%)	(19.3%)	(19.0%)	(15.8%)
営業外損益	▲187	▲227	463	480
経常利益	2,956	10,968	15,747	16,200
法人税等	24	4,695	8,035	7,200
当期純利益	2,627	6,325	7,705	8,800

(百万円)

※百万円未満切捨て

貸借対照表

	2010年3月期 (通期)	2011年3月期 (通期)	2012年3月期 (通期)
使用総資産	20,482	37,357	67,736
自己資本	11,230	17,204	42,641
(自己資本比率)	(54.8%)	(46.1%)	(63.0%)
有利子負債	0	0	0
ROE	23.1%	36.8%	18.1%
ROA (含オペレーティングリース債務)	5.2%	8.3%	6.4%
EBITDA (営業利益+減価償却費)	4,259	12,495	17,551
(参) オペレーティングリース取引 未経過リース料	29,898	38,626	53,607

(百万円)

※百万円未満切捨て



キャッシュフロー

	2010年3月期 (通期)	2011年3月期 (通期)	2012年3月期 (通期)
営業CF	5,348	14,825	9,621
投資CF (内A380)	▲904 (▲0)	▲5,302 (▲1,577)	▲13,125 (▲8,361)
財務CF	▲16	▲435	17,571
現金残高	7,504	16,412	30,648

(百万円)

※百万円未満切捨て



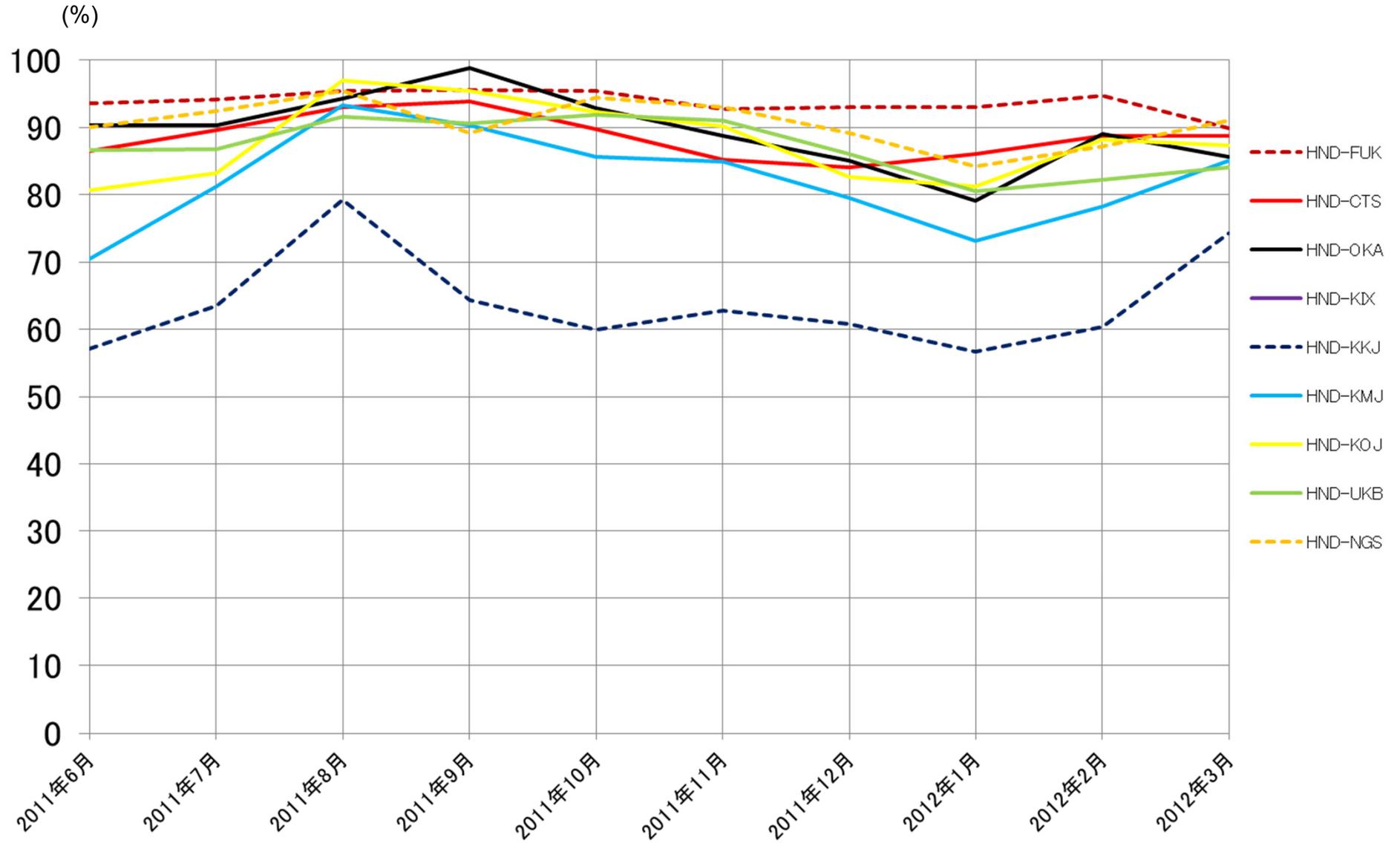
ASK/RPK/RASK/CASK



	2010年3月期 (通期)	2011年3月期 (通期)	2012年3月期 (通期)	2013年3月期 (予想)
ASK【座席キロ】 【提供座席×運航距離】 (単位=千席キロ)	4,122,980	5,454,077	7,734,002	10,533,000
RPK【旅客キロ】 【旅客数×運航距離】 (単位=千人キロ)	3,236,732	4,466,998	6,138,667	7,966,000
RASK 【=旅客売上/ASK】 (単位=円)	9.98	10.49	10.20	9.38
CASK 【=総コスト/ASK】 (単位=円)	9.50	8.59	8.40	8.01



羽田発着路線搭乗率推移



ありがとうございました。

スカイマーク株式会社



お問い合わせ先

〒144-0041

東京都大田区羽田空港3-5-7

★電話 03-5708-8280

★URL <http://www.skymark.jp/>