

2009年 4月 21日
スカイマーク株式会社

第2回スロット懇談会 ヒアリング資料

1. 羽田空港の再拡張により増加する国内線の発着枠の配分のあり方に係る基本的考え方について

2002年のJALとJASの経営統合を契機に、大手航空会社は2大グループに再編され、航空市場の寡占化が進行しました（羽田発着路線旅客シェア：JALグループ 42.8%・ANAグループ 44.1%）。一方、スカイマークを除く特定既存航空会社（新規航空会社）におきましては、就航路線の全便もしくはその大部分について大手航空会社が一定規模の座席を買い取る片務のコードシェアを実施しています。また、出資、役職員の派遣、予約システムの一体的運用、機材リース、航空機部品供給、EF航空券（社員優待搭乗券）利用等の事例もあり、これら特定既存航空会社は大手航空会社とは極めて密接な関係にあり、独立した経営を通じて健全な競争を促進する関係にあるとは言い難い状況です。この点を踏まえすと、スカイマークを除く特定既存航空会社は実質的に大手航空会社のグループ会社とみなされ、先に述べた大手2社の寡占度は統計上の数値以上に大きいものとなります。

弊社といたしましては、今回の羽田空港発着枠の配分を議論する前提としまして、これまでの弊社が航空利便性向上に寄与してきた実績（意義・役割）の評価と、航空法107条の3第3項2号に基づく「競争の促進」と「多様な輸送網の形成」に資するために、前述の航空業界の状況を踏まえた航空会社の整理をする必要があると考えております。その上でJAL、ANA、SKYの3グループに分け、どのグループにどれだけの発着枠を配分するかと言う議論をさせて頂きたいと思っております。

2. 配分について

新規航空会社への配分について

先に述べました通り、現在スカイマークを除く特定既存航空会社（新規航空会社）においては実質的に独立している航空会社は無く、全て大手航空会社の傘下にあると考えております。よって、新規航空会社への配分枠という制度を改め、これからはグループ会社を含む大手2社およびスカイマークと大きく括り、配分を検討し「競争の促進」の体制を確保して頂きたいと思っております。

弊社におきましては、2005年以降、機材統一による効率化、大手航空会社からより自立した整備体制の構築、運賃の大幅な見直しによる需要喚起、地方路線の拡充等を通じて事業基盤の強化を図って参りました。その結果、旅客キロあたりの旅客収入は着実に低下しており、利用者利便の向上に繋がっております。しかし、依然、スカイマークの羽田空港における発着枠数は全体の6.9%に留まっております。弊社における大手への牽制力を引き上げ、健全な競争環境を醸成していくためにもこうした現状に留意し、今後のあるべき姿を考慮した枠配分を強く希望いたします。

弊社といたしましては、スカイマークに20枠の配分を希望いたします。

ネットワーク維持・充実策について

弊社では機材統一（B737-800に統一）を中心とした経営効率化、およびこれを通じた事業・財務基盤の確立を2009年末までに完了する予定であります。これに伴い、旅客キロ当たりの事業費用は実質的に低下し、一方搭乗率は着実に上昇し、航空会社として効率的な経営が進んでおります。よって、路線の展開力は、他社を凌駕するものであり、また実際、路線の展開に伴い夜間駐機も現在では5空港となり、航空ネットワークは充実しつつあり「多様な輸送網の形成」に貢献しております。

弊社におきましては2012年度までの路線展開を中期計画と位置付け、既存ネットワークの拡充と共に新規地方路線の開設を進めて行きます（別紙1参照）。幹線での運賃競争を背景に地方路線の運賃が一部高止まりしている状況（別紙2参照）にあるとの認識から、2012年までに新たな地方基地を設け新規地方路線に参入することを計画しております。

なお、現在（2009年4月）11機で運航しておりますが、2010年12月時点における弊社の運航予定機材数は15機、2011年12月時点では17機を、2012年12月時点では20機を計画しており、これらは全てB737-800型機で統一されます。

その他

羽田発着枠におきましては、大手航空会社の各社と弊社との間には発着枠数で5.5倍から6.2倍の格差が依然として存在しております。大手航空会社との発着枠格差を是正し全体のバランスを取ることで、航空会社間の適正な競争環境を更に促進することになり、運送サービスの多様化による利用者の選択幅の拡大および、航空運賃低廉化による利便性が向上されるものと考えます。（別紙3参照）

このような観点から、スカイマークの羽田空港発着枠拡大が必要と考えます。

以 上