

2009年4月21日
スカイネットアジア航空株式会社

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

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な考え方
- 規制緩和に伴う新規航空会社の参入により、運賃の低廉化・多様化や各路線運航便数の増加等が進み、利用者利便の向上が実現されている。高需要路線を中心とした特定路線においてその傾向が顕著であるが、地方路線においても新規航空会社の路線参入を促進することにより利便性の向上並びに新たな需要の喚起が必要と考える。
- 以上を踏まえ、羽田再拡張による発着枠の配分については、新規航空会社等の路線参入により新たな市場環境が創出され、地方路線の形成・維持に安定的に寄与するものであること等に重点を置き、配分されることが望ましい。

2. 配分について

新規航空会社への配分について

- 新規航空会社には引き続き発着枠を優先配分すべきか。優先配分する場合、どの程度の発着枠を配分すべきか。

新規航空会社の事業基盤・収益基盤は未だ脆弱であり、大手航空会社との事業格差は依然として大きい。従って、適切な競争環境を継続する観点からも、新規航空会社への羽田発着枠の優先配分が引き続き必要と考える。

優先配分については、過去に配分された新規優遇枠が適切に活用されているかを評価し、今回の配分に反映させるべきである。

また、各社の路線展開・機材計画等を含む事業計画を考慮して配分されることが望ましい。新規路線就航にあたっては新たな機材を導入することとなるため、この機材保有コストを補完するに相応しい路便数の確保が必要であり、機材稼働効率を最大限に図れる枠数の配分が望ましい。

- 新規航空会社はどの程度の規模になるまで発着枠を優先配分すべきか。

今回の配分にあたっては、従来の指針どおり、羽田発着便に係わる機材数が12機となるまでは新規航空会社とみなすべきと考える。

- 新規航空会社への配分にあたり、使用対象路線に条件を付すべきか。

新規航空会社による各々のビジネスモデルに沿った成長を促進させる上で、使用路線の制約は望ましくないと考える。

ネットワーク維持・充実策について

- 地方ネットワーク維持・充実のためにどのような方策が必要か。これまでの「1便ルール」「3便ルール」で十分か。

地方ネットワーク維持・充実の観点から、現行の「1便ルール」「3便ルール」の継続が望ましい。
- 国内航空ネットワークの縮小が進行している状況を踏まえ、評価基準における「全国的な航空ネットワークの形成・充実への貢献」に係る評価項目について、より充実を図ることが必要ではないか。

羽田空港からの地方路線並びにその先を結ぶ地方間路線を含めた航空ネットワーク形成・充実に対する貢献度は評価されるべきであり、その継続性についても評価基準に含まれることが必要と考える。
- 現在乗り入れが制限されている小型機（60席以下）の取扱いをどうすべきか。

貴重な羽田空港発着枠有効活用の観点から、離島路線等の生活需要の高い路線に限っての検討が望ましい。

その他

- 航空の安全をめぐる様々な事象の発生を踏まえ、「安全の確保」に係る評価項目についてより充実を図ることが必要ではないか。

公共交通機関として「安全の確保」は、事業規模に係わらず最重要課題という観点から、評価項目の充実は図られるべきである。

一方で、新規航空会社は成長過程にあるため、発生事象に対する改善措置やその実施状況の評価についても考慮されるべきと考える。
- 希少な発着枠の適切かつ合理的な使用を図る観点から、新規航空会社に対する配分についても大手航空会社と同様の評価方式を導入するとともに、新規航空会社の配分スロットの活用状況を踏まえ、安定的な輸送サービスの提供に係る評価項目を追加することが必要ではないか。

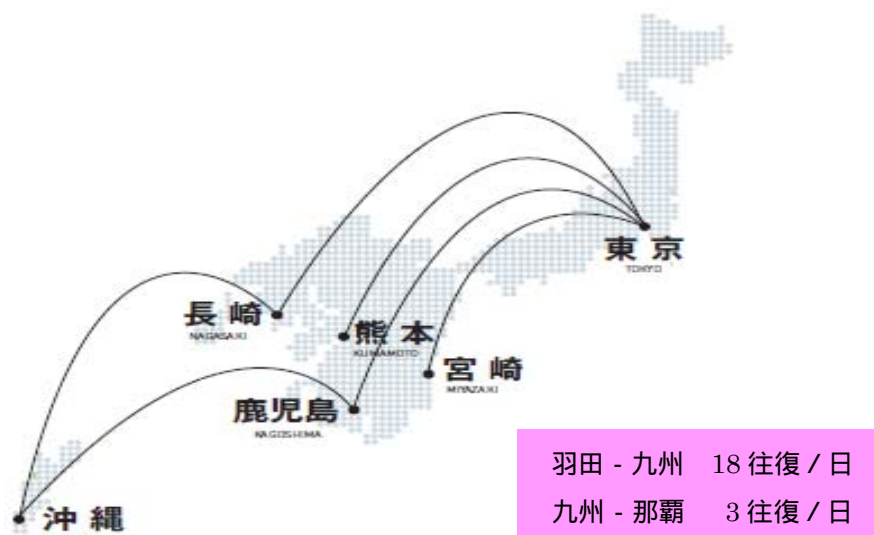
新規航空会社への評価方式の導入については、基本的には大手航空会社と新規航空会社を区別するものではないと考える。しかしながら、評価指標が明確に設定されることが前提であり、また大手と新規の間には予備機保有数など生産体制に係る格差があるため、大手航空会社の評価基準とは一律に評価されるべきではないと考える。

以上

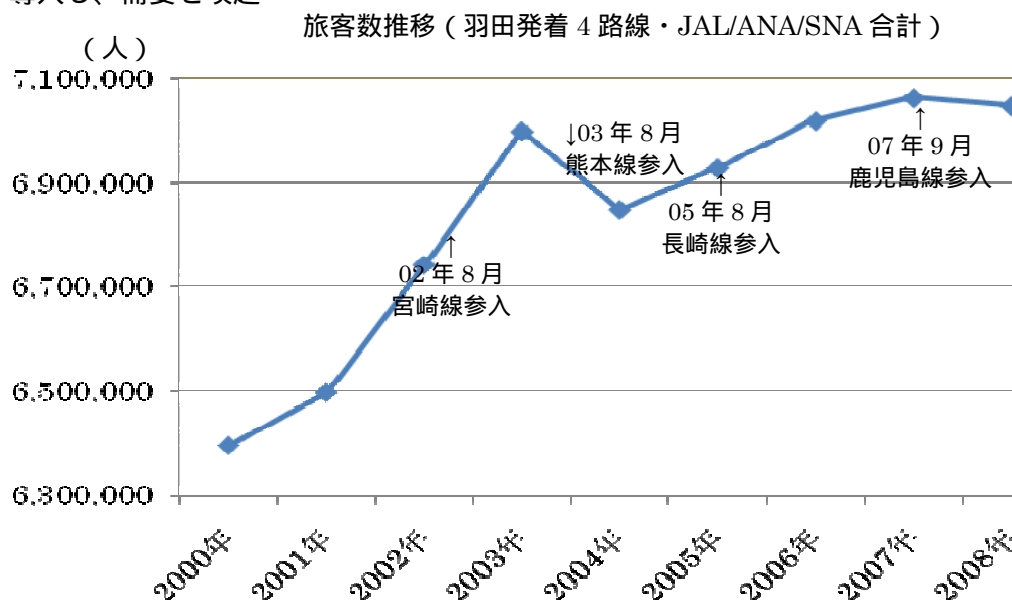
SNAの現状および今後の展開

現 状

- ◆ 2002年就航当初より、九州を基盤とした羽田発着路線の形成・充実を継続
2009年に九州から那覇への地方間路線に展開し、地方ネットワークを維持・拡充



- ◆ 保有機材 8 機 (2009.4.1 現在) うち 1 機を予備機とし、不具合時の対応力を向上
通常 7 機運用体制 × 3 往復 / 日 = 21 往復 / 日
- ◆ 大手と差別化した運賃体系 (相対的低価格、55 歳からのシニア割等の独自運賃) を導入し、需要を喚起



- ◆ 生産部門における品質及び技能向上へ注力
 - ✓ 整備部門：2008年7月 検査認定取得
 - ✓ 運航部門：2008年11月 自社機長養成を達成

発着枠に係る論点

- ◆ 経営環境は依然として厳しく、収益基盤を確保するには相応の事業規模の拡大が必要
(SNA 中期計画 2010 年時点の目標は、保有機材 10 機・売上高 300 億円・営業利益率 5%)

	SNA	JAL グループ	ANA グループ
売上高	223 億円	22,304 億円	14,878 億円
	(100%)	(100%)	(100%)
事業費比率	89.7%	79.7%	74.9%
販管費比率	8.5%	16.3%	19.4%
営業利益率	1.8%	4.0%	5.7%
経常利益率	0.3%	3.1%	3.8%

(2008 年 3 月期決算ベース)

- ◆ 新規路線展開には機材導入が必要であるが、スロットが確保されていない段階での機材導入着手にはリスクが伴う(導入準備期間:中古機 最短 1 年、新造機 最短 1 年半)
- ◆ 機材稼働効率、機材保有コスト等の観点から、3 往復(3 枠)/日は必要
- ◆ 九州内の空港は運用時間制限があり、権益外便での運航は厳しいため、権益便での発着枠が必要

今後の展望

- ◆ 羽田発着に係る今後の新規路線展開は、引き続き九州・沖縄～羽田を想定し、九州一円の航空ネットワークの整備に取り組む

以 上