

羽田空港発着枠の配分基準検討懇談会

～当社の基本的考え方～

株式会社スターフライヤー

【当社主張・要望の要旨】

1. スロット配分の本旨は、競争促進・利用者利便の向上を図り、首都圏・地域経済の活性化と航空輸送の健全かつ創造的発展を図ることにある。

現在の競争環境を「打ち止め」として捉えることなく、わが国航空産業の活力を最大限引き出す施策が必要であり、そのために「新規航空会社」を大手と不利なく市場で戦える存在とさせ、継続的・永続的な競争環境を維持することが必要である。

2. そのためには、今回の枠配分における限られた資源を「業界バランス」「大手vs新規」という構図に基づく妥協・調整的な権益配分として付与するべきではなく、新規航空会社を一方の柱とする「大手に対する運賃・サービス牽制機能」と位置づけつつ、一過性でない適正な競争環境を創出することを可能とする施策を実行する必要がある。

その意味で、新規航空会社を「破綻させず」「適正規模まで早期に育成」する施策を、個々の成長度合、到達点を吟味しながら、有効に実行していただきたい。最も規模が小さく枠の付与が少ない当社に対しては、今回は最低「3機規模相当：10枠」の新規枠の付与をお願いしたい。

3. また本施策は今後5年間の航空業界を見据えたものであることから、現下の突発的経済クラッシュに対処療法的に対応するような「大手救済」的施策は取られるべきではない。

加えて、本懇談会で議論する「2010年～11年の増枠」だけでは、政策趣旨をすべて実現することが困難なことも予想されることから、「2013年の増枠」における配分の基本方針についても、「国内線における競争環境の確立」と「地方航空ネットワークの充実」を充足したものとなることを要望する。

1. 基本的考え方(羽田空港発着枠)

●発着枠配分のあり方(基本的考え)

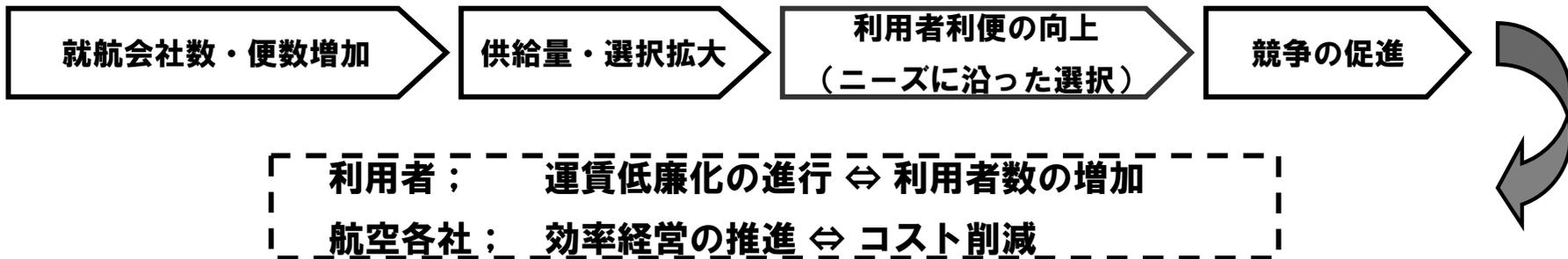
- ✓航空業界における競争環境を維持するという観点、さらには、国内航空会社間の競争促進が十分満たされたかという実態を踏まえ、競争促進に耐えうるまでは、新規航空会社の経営が安定する一定規模までの優先的配分が行われること
- ✓地方経済の発展・活性化のために、地方と首都圏の交流が維持・促進され、かつ、地方ネットワークの形成においても競争促進が十分図られるような配分であること

これら基本的な政策趣旨を今回変更する要素はないと考える。

2. 配分について(1)新規航空会社への配分について

●新規航空会社には優先配分すべきか

新規航空会社参入による成果



いまだ競争環境は不十分であり、新規航空会社の自立化を促進することが今後も必要と考える

●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

スケールメリットが享受できる事業規模について

基本的考え方

過去のスロット配分に係る懇談会報告での提言にもあるとおり、保有機材数が「12機以下」の新規航空会社への優先配分の継続は必要な環境にある。

更に、「12機以下」の新規航空会社への配分に当たっても、「新規優遇を継続する上での優先順位と論拠」が必要であり、それは、

- ① 大手各社との競争を行える体力を最低限持ち得ること
- ② 新規会社としての経営・運航の安定性を最小限持ち得ること

これに照らし、

「保有機材数8機」以下の新規航空会社は、一人前の航空会社としての存立要件に達しておらず、これへの「優先的な枠優先配分」はスロット配分の本来的意義から考えても妥当であり、必要である。

●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

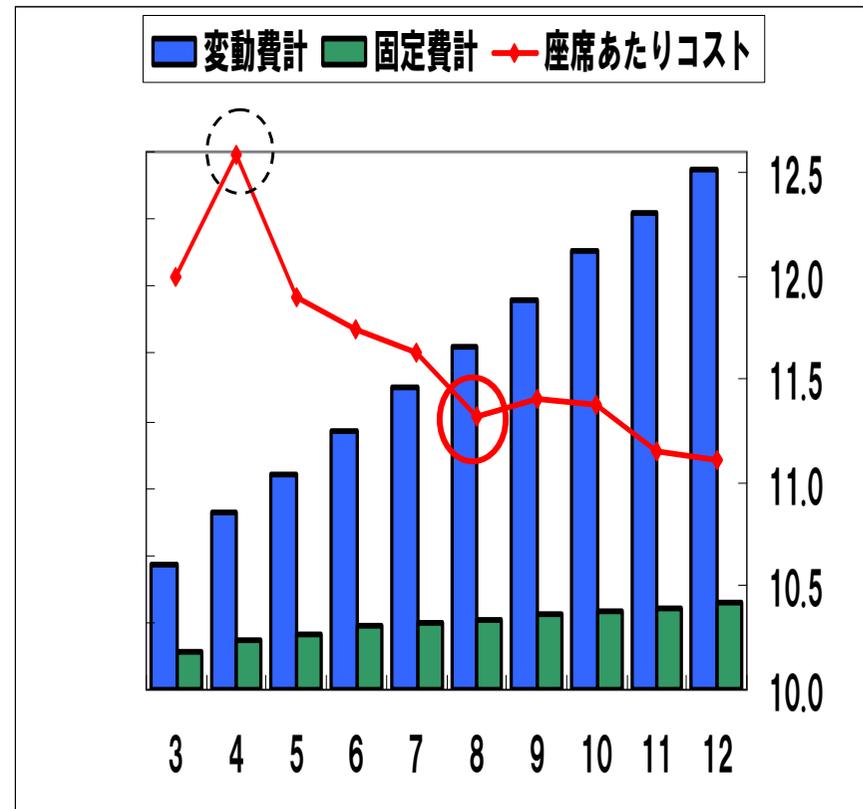
スケールメリットが享受できる事業規模について

なぜ「8機」なのか

- ✓規模拡大（機材数増加）による固定費比率低減の効果は、**8機**までが顕著。
（右グラフ参照）
- ✓新規航空会社では、保有機材数が少ないことで、厳しい経営を強いられており、早期に**8機**までの事業規模が必要

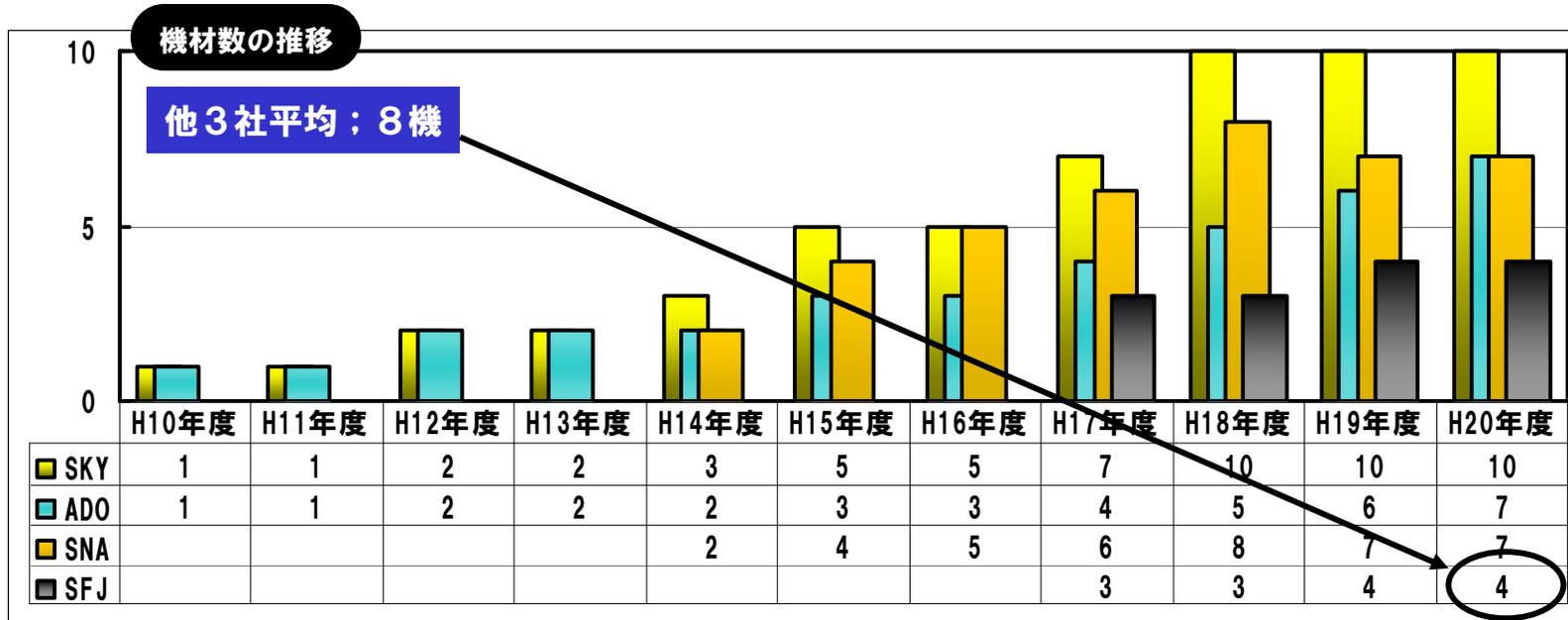
実証からの切実な数値である。

機数増加による費用推移



(注) 1機あたり3便、多便数展開が可能となった機数での新規路線開設に伴う基地開設コスト発生を織り込んだ当社試算結果。

●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 ②



【他社の破綻内容と当時の事業規模】

会社	破綻内容	時期	控数	機数
SKY	M&A (債務超過)	6年目	17	5
ADO	民事再生法	5年目	6	2
SNA	産業再生法	3年目	12	5

新規航空会社は、過去「5機程度の機材規模で破綻」していることから、最低規模に達していない航空会社においては、早期優先配分が必要である。

●国内枠「37枠」以外の要素について ①

今回の羽田国内増枠(37枠)のうち、新規優遇枠の規模検討にあたっては、同時期に増枠が予定されている羽田および成田の国際枠についても考慮に入れるべき。

→新規航空会社は、現状の生産体制から2010年の国際枠を活用することは事実上困難。

→日本側枠として、2010年3月に成田枠13.7枠※、10月に羽田枠14枠が配分されるものと認識。

→大手各社とも「14枠」程度の羽田／成田発の国際枠を獲得する可能性が高い。

※2万回増便／年から算出



「大手と新規とのバランス配分」を国内枠のみで議論することは適切でなく、新規会社が最低限必要な機数規模＝「8機」に達するまでは、無条件での優先配分とすべきと考える。

●新規航空会社への配分にあたり、使用対象路線に条件付すべきか

使用対象路線に条件を付すべきではないと考える。

✓限られた事業規模(機材数)の中で、使用路線に条件を付されることは、経営への「機動性」を損なうことでもあり、転用自由な枠を有する大手各社とのさらなる経営格差が生じる恐れがある。

✓公共性の維持を基本とするものの、公共交通体系の変革等外的要因に起因する環境変化への対応は、関連地域との調和を考慮しつつ事業者が判断すべきものとする。

✓中期的な事業展開を策定する中で、選択肢に制約が生じることは、競争促進による利用者利便向上を目指した「規制緩和」という基本的考え方に矛盾する。

✓ただし、減便・撤退などについては、当該地域と充分調整し、理解を得ることが大前提。

今回、新規への配分だけが条件を付される理由はない。それならば、大手の「既得権」たる過去の配分枠もすべて路線限定付きに戻すべき。

2. 配分について (2) 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

- ✓ 地方経済の維持・活性化には、地方ネットワークの維持・形成は必要であり、従来の1便ルール、3便ルールを今後も基本的考え方とすることが妥当。
- ✓ 但し、地方路線に需要ポテンシャルがあるのかどうかを十分検証することが必要であり、それなしに「地方活性化」を理由とした優先的枠配分を行うことは、羽田資源の活用上適切とは言えないと考える

● 「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

当該評価項目について、十分理解し、事業者としての責務を認識するものの、現在の航空業界の経営環境下では、大手各社が検討すべき論点であると認識。

● 乗り入れが制限されている小型機（60席以下）の取扱いについて

- ✓ 発着枠が不足する状況では、希少な発着枠の適切かつ合理的な使用を図るという観点からも、より有益に活用すべきと考える。
- ✓ 現在の制限を維持することが適当と考える。

2. 配分について (3) その他

●「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

現状での評価基準は引き続き適用しつつ、重大インシデントの過去5年間の発生状況等の評価基準を追加することが適当と考える。

●安定的な輸送サービスの提供に係る評価項目の追加が必要ではないか

✓配分スロットの有効的な活用という観点から、運航予定便数に対する欠航便数の割合(欠航率)を適用することが適当と考える。

✓また、公共交通機関という社会的責務という観点から、運航便数に対する定時出発便数の割合(定時出発率)を適用することも検討することが適当と考える。

3. 当社の要望について（補足）

当社は、首都圏と北部九州地域との流動性を高め、地域経済とともに、地域に密着した航空会社として産業の発展に貢献したい。そのために、「東京－福岡線の開設による新規2社化」と「北九州線の混雑帯増便」のため、「10枠の優先配分」を要望いたしたい。

▼ そして

需要喚起効果の大きい福岡線に参入し、これを地盤として、「地方空港の国際化」を本質的に実現すべく、福岡・北九州空港の相互補完のもと、福岡からの近距離アジア向け国際線ネットワークの構築につなげていきたい。

【優遇枠要望と福岡線参入の根拠】

- 新規会社の低運賃便への転移余地はまだまだ大きい市場である。
- 近い将来の「福岡発国際線ネットワーク」の拡充につながる。
- SFJ株主（博多地域）が多く、事業性には問題がない。
- 新規会社として他社よりも規模が小さいままであり、早期の事業基盤の安定を図ることはこれまでの政策趣旨に合致している。