

羽田発着枠配分基準検討小委員会資料

STARFLYER

2024年4月16日
株式会社スターフライヤー



0. はじめに/目次

- ✓ コロナ禍であった2020年夏～2022年冬ダイヤの約3年間における当社データの参照、および各社間平均との比較は、当社および各社の通常時とは異なる状態での結果であり、コロナ後の経営再建の重要な要素となりうる羽田空港における国内線用発着枠の回収・再配分の評価項目とするのは、難しいのではないかと思料しております。
- ✓ 当社が置かれている状況は、多様な輸送網の形成および利用者利便の向上に貢献し続けるべく、燃料高騰や円安という環境においても企業体力を回復させ、
 - ①賃金水準の引き上げ、②機材数のコロナ禍前水準までの回復、
 - ③大きく増えた借入金の返済、④配当の実施(種類株主・普通株主) を実現することと認識しております。コロナ禍以降における公租公課の減免（着陸料/航援料/停留料/航空機燃料税の軽減措置延長）および補助金（燃料油価格激変緩和補助金）のご支援に改めて御礼を申し上げます。

目次

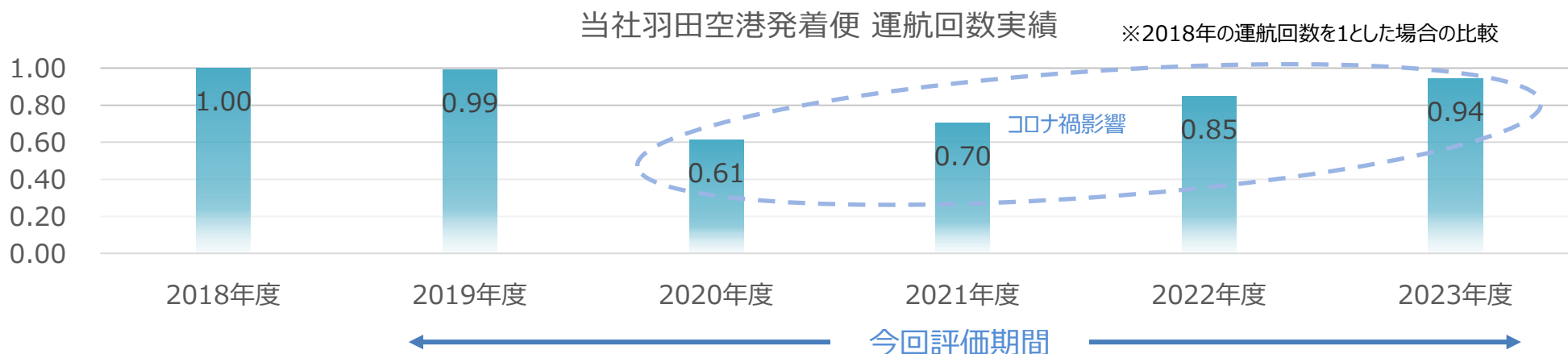
1. 2025年以降の羽田空港の発着枠配分に関する考え方
2. コロナ禍が、航空会社の経営、競争状況やネットワーク網に与えた影響
及び回復に向けた対応
3. 希少な羽田空港の発着枠（羽田路線）を活用するための取り組み
4. 航空をめぐる環境の変化に対応するための取り組み



1. 2025年以降の羽田空港の発着枠配分に関する考え方

● 評価の対象とする期間について、どう考えるか

- ✓ 羽田空港における国内線用発着枠は当社の経営の重要な柱です。
- ✓ 羽田空港における国内線用発着枠の使用許可は2025年1月で5年間の期限を迎えます。
- ✓ 評価内容については、前回は踏まえれば、評価対象となる期間は過去5年間(2019年夏～23年冬ダイヤ)であり、評価項目は旅客収入や営業費用、営業収益などになります。
- ✓ コロナ禍であった2020年夏～2022年冬ダイヤの約3年間における当社データの参照、および各社間平均との比較は、当社および各社の通常時とは異なる状態での結果であり、コロナ後の経営再建の重要な要素となりうる羽田空港における国内線用発着枠の回収・再配分の評価項目とするのは、難しいのではないかと思料しております。
- ✓ よって、過去に使用した評価項目のデータが安定的に参照できない今回のタイミングでの回収・再配分については見送り、現状のままとすべきではないかと考えております。



2. コロナ禍が、航空会社の経営、競争状況やネットワーク網に与えた影響及び回復に向けた対応

(1) 路線維持に向けた各種対策の実施

①需要に合わせた減便（例）羽田＝北九州 11往復/日 → 1往復/日（コロナ期間中・最大）

②事業構造改革推進プロジェクトの実施

（路線網の再編と機材の削減(13機→11機)）

- ・北九州＝那覇線運休/国際線（北九州・中部＝台北）運休。
- ・スケールメリット等の観点からの保護育成が必要とされてきた保有機材12機(※)を下回る状況。（※平成24年11月「羽田発着枠配分基準検討小委員会」）
- ・羽田路線はコロナ禍においても維持。

(2) 雇用維持の取組み

- ・コロナ禍の期間に、地元の民間企業様、自治体様を中心に当社社員の出向受入にご協力いただきました。
- ・既存の長期休暇制度の適用期間を延長。

(3) 北九州市との連携（事業支援・市議会との連携）

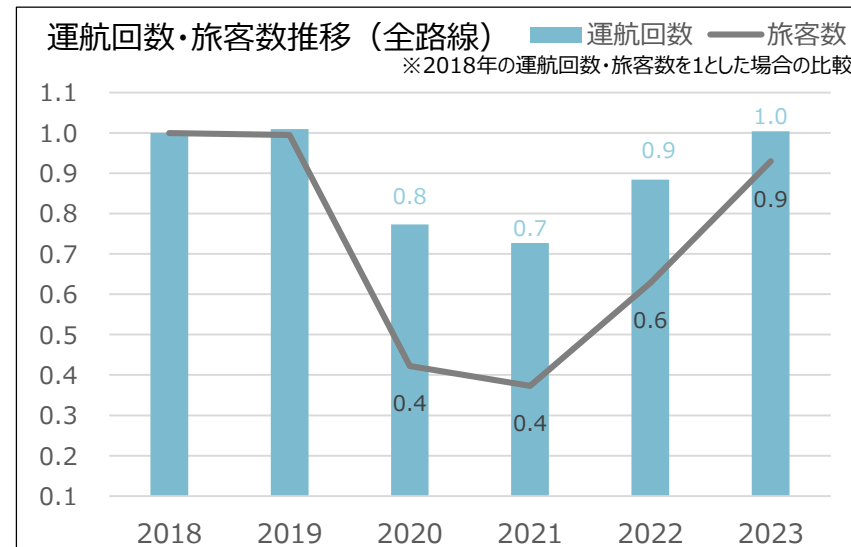
- ・航空事業の減少に伴い、北九州市より必要な機材維持費等の一部の助成金として、20年度に10億円のご支援を賜りました。
- ・市議会空港機能強化・利用促進特別委員会（23年11月）において、議員の方との意見交換を行いました。
 <市議会議員の方のご意見> ※議事録より抜粋（URL：<https://www.city.kitakyushu.lg.jp/files/001077600.pdf>）



市議会としてもしっかりPRに協力していく。



スターフライヤーさんがここで頑張っておられるということが、北九州市民にとっても一つの大きな励みである。



(4) コロナ期間中の安全運航に向けた取組み

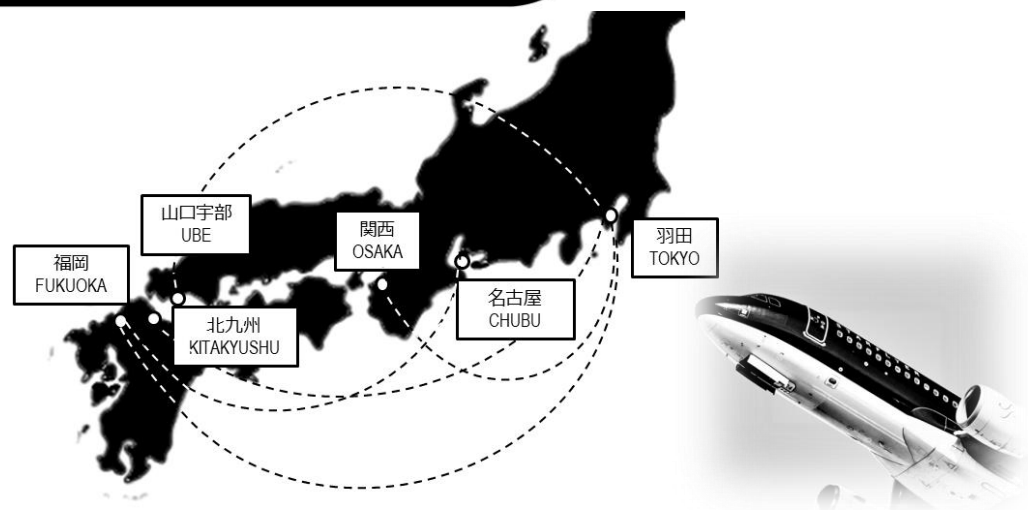
減便などによる運航が極端に少ない期間においても、自社で保有している訓練施設（フルフライトシミュレーター・客室モックアップ）を使用した訓練を実施し、技倆の維持を図りました。



2. コロナ禍が、航空会社の経営、競争状況やネットワーク網に与えた影響及び回復に向けた対応

● 当社の現在の就航路線

路線	運航回数
東京（羽田）－北九州	10-11 往復 / 20-22便
東京（羽田）－福岡	8往復 / 16便
東京（羽田）－大阪（関西）	4往復 / 8便
東京（羽田）－山口宇部	3往復 / 6便
名古屋（中部）－福岡	6往復 / 12便

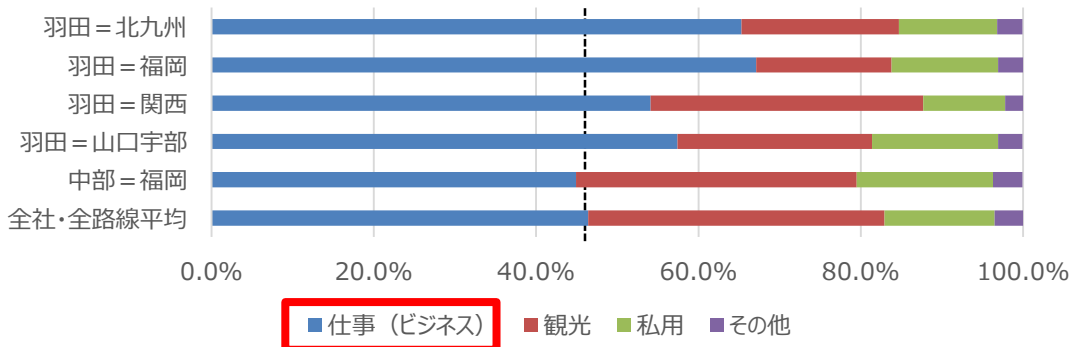


☞ 当社路線の特徴

- (1) 当社の就航路線はビジネス利用の比率が高い状況。
- (2) 「観光・レクリエーション」目的に比べ、「出張・業務」目的の旅行者数の回復は遅れている。
- (3) ビジネス路線の収益性はコロナ禍を経て低下傾向にある。

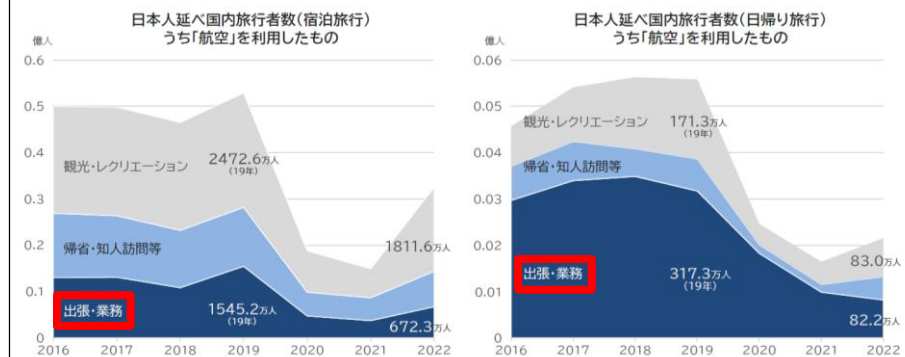
コロナ禍以前の当社就航路線における旅行目的別利用状況

※2019年度国土交通省航空旅客動態調査より作成



出張・業務目的の旅行の動向

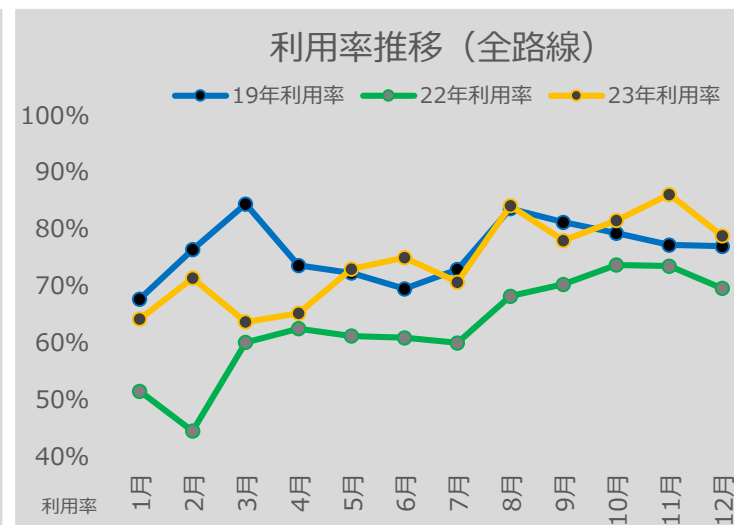
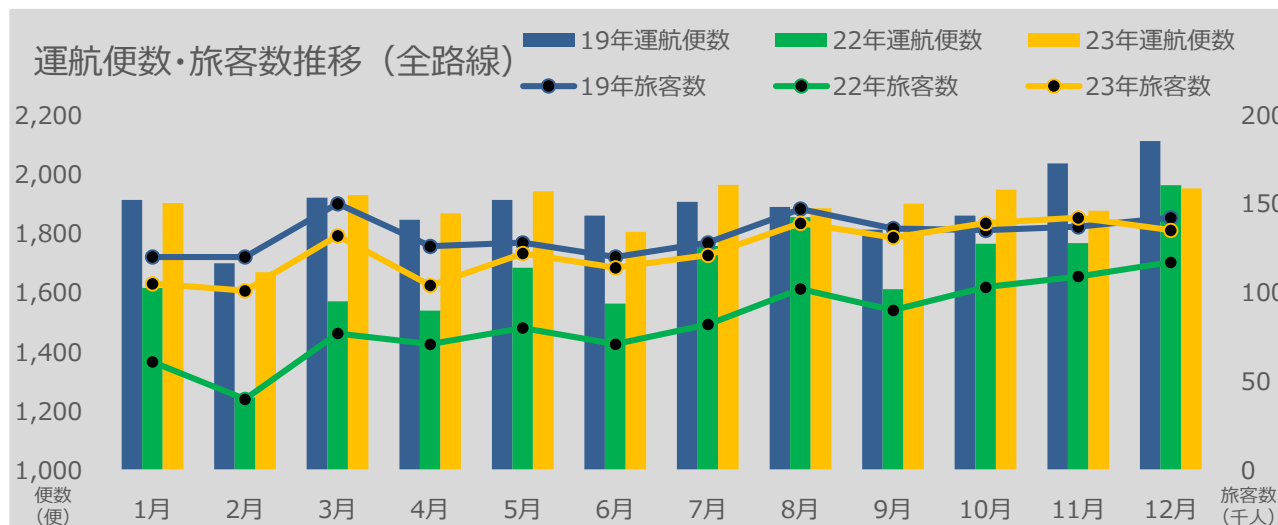
※観光庁「旅行・観光消費動向調査」



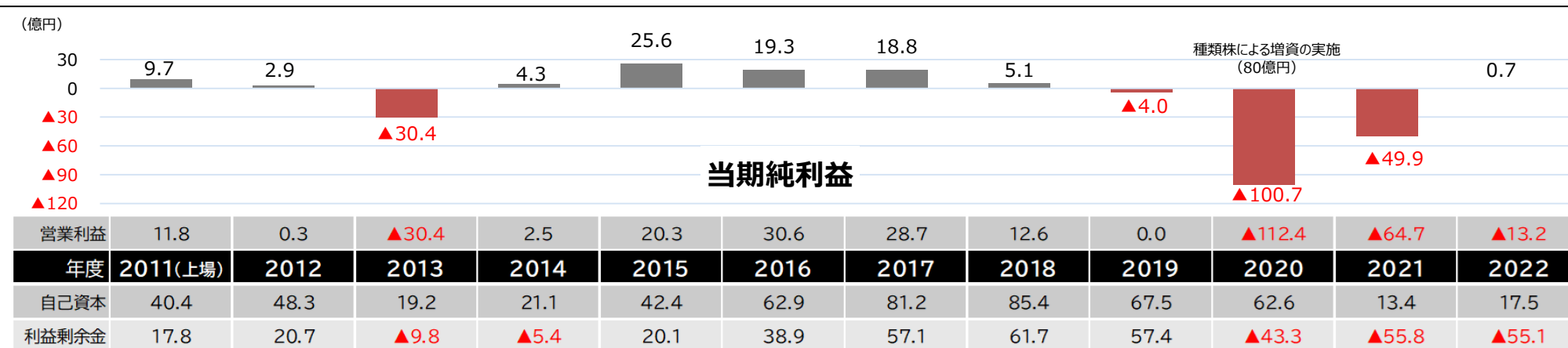
2. コロナ禍が、航空会社の経営、競争状況やネットワーク網に与えた影響及び回復に向けた対応

● 航空会社の経営における影響

☞ コロナ禍により運航便数を減少させたが、利用率も大幅に低下した。23年5月以降に利用率は回復したが、運航便数は回復途上。



☞ 2020・21年度は大幅な赤字を計上、2022年度決算においても営業黒字には至っていない。



【参考】

●コロナ期間中における資本調達の実組み

- ・普通株とB種種類株の筆頭株主は、ANAホールディングス(株)となっており、共同運航を中心に様々な連携を実施。
- ・A種種類株の筆頭株主は、アドバンテッジアドバイザーズ(株)であり、2022年8月よりアドバンテッジアドバイザーズ(株)、(株)ジャパネットホールディングスと資本業務提携を結び、機内におけるサービスを共同で展開。
- ・地元の企業様からも、普通株とB種種類株の株主として就航以来多大なるご支援を頂いております。

■ 普通株（大株主上位10名） ※2023年3月31日現在

氏名又は名称	当社への出資状況	
	株式数(株)	議決権数の割合
ANAホールディングス株式会社	514,700	14.69%
株式会社ジャパネットホールディングス	500,000	14.27%
TOTO株式会社	140,000	3.99%
株式会社エアトリ	103,900	2.96%
株式会社安川電機	94,660	2.70%
北九州エアターミナル株式会社	80,000	2.28%
株式会社エアトリインターナショナル	79,500	2.27%
株式会社日本カストディ銀行 (三井住友信託銀行再信託分・九州電力株式会社及び九州電力送配電株式会社退職給付信託口)	70,000	2.00%
日産自動車株式会社	60,000	1.71%
羽田タートルサービス株式会社	42,680	1.22%

■ 種類株

1. A種種類株式の発行の概要

(1) 払込期日	2021年3月9日(火)
(2) 発行新株式数	5,500株
(3) 発行価額	1株につき1,000,000円
(4) 調達資金の額	5,500,000,000円
(5) 増加する資本金及び資本準備金	資本金 2,750,000,000円(1株につき、500,000円) 資本準備金 2,750,000,000円(1株につき、500,000円)
(6) 募集又は割当方法(割当先)	第三者割当の方法によります。 IXGS ※アドバンテッジアドバイザーズ(株) 5,500株

2. B種種類株式の発行の概要

(1) 払込期日	2021年3月9日(火)
(2) 発行新株式数	2,500株
(3) 発行価額	1株につき1,000,000円
(4) 調達資金の額	2,500,000,000円
(5) 増加する資本金及び資本準備金	資本金 1,250,000,000円(1株につき、500,000円) 資本準備金 1,250,000,000円(1株につき、500,000円)
(6) 募集又は割当方法(割当先)	第三者割当の方法によります。 ANAホールディングス株式会社 1,500株 TOTO株式会社 250株 株式会社安川電機 250株 宜本興産株式会社 185株 株式会社ワールドホールディングス 100株 第一交通産業株式会社 50株 株式会社ハローデイ 50株 株式会社ヤナイ 50株 西日本鉄道株式会社 30株 株式会社九電工 10株 西部瓦斯株式会社 10株 株式会社サンリブ 10株 シャボン玉石けん株式会社 5株

3. 希少な羽田空港の発着枠（羽田路線）を活用するための取り組み

羽田＝関西線については、際内乗継改善枠を使用し2007年以降運航しております。

以下を踏まえ、本枠の設定および当社による使用の継続を希望します。

- ・首都圏から就航していない関空発着の国際線の路線は10路線(*)あり、本枠の設定意義は継続していると考えております。

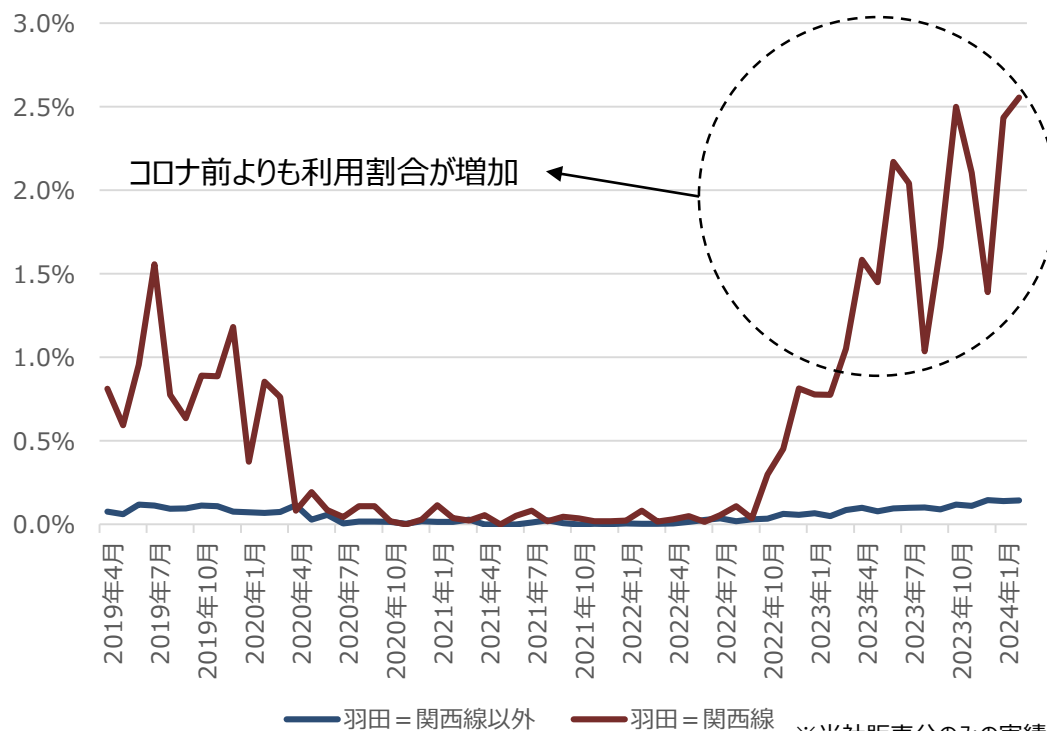
※当路線は、羽田発着の国内線においても年間100万人程度が利用する有数の路線(11位)

- ・訪日運賃の利用率は他路線と比較して関空線が圧倒的に高く、「観光立国推進基本計画」の推進に資するものと思料します。

(*)令和6年羽田発着枠配分基準検討小委員会第1回資料P36より

● インバウンド旅客への対応や地方送客の取組み状況

訪日外国人向け運賃利用者の割合



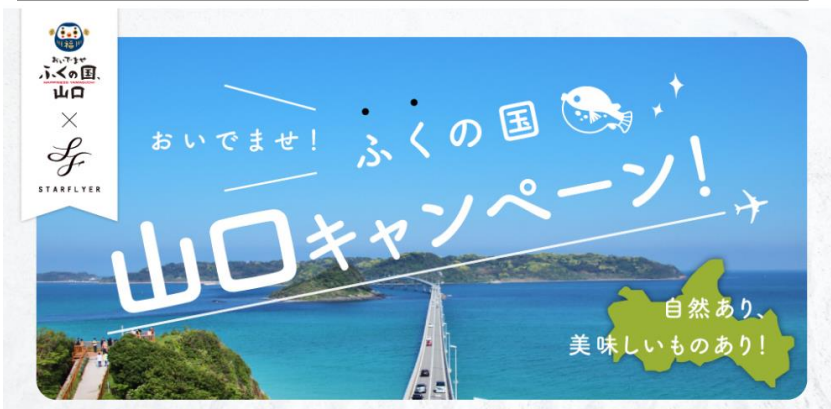
【羽田＝関西乗継時刻】※2024年4月ダイヤより作成 ※曜日運航や曜日による時間変更あり

羽田→関西	関西→羽田
他社 07:05 → 08:20 他社 07:25 → 08:40	関西→海外 (首都圏未就航)
SFJ 08:45 → 10:10	海外(首都圏未就航)→関西
SFJ 12:00 → 13:30	6 06:40 → 07:45 他社 06:45 → 07:55 他社 07:00 → 08:10 他社 08:25 → 09:40 他社
SFJ 15:20 → 16:45	7 07:55 (フェニックス)
SFJ 16:25 → 17:55	8 08:55 (フェニックス)
他社 18:05 → 19:30	9 09:55 (清州)
他社 20:35 → 21:55 他社 20:55 → 22:10 他社 21:00 → 22:20	10 10:55 (清州) 11:05 (高雄) 11:55 (高雄) 12:00 (高雄) 12:50 (清州)
	11 10:55 (高雄) 11:00 (高雄) 11:10 (高雄) 11:50 (清州)
	12 13:00 (重慶)
	13 14:00 (重慶)
	14 14:55 (清州)
	15 15:30 (海口)
	16 16:30 (海口) 16:50 (清州)
	17 17:00 (無錫)
	18 18:00 (無錫) 18:30 (高雄) 18:50 (清州)
	19 19:00 (清州) 19:50 (高雄)
	20 20:35 (無錫) 20:45 (清州)
	21 21:00 → 22:15 他社 21:10 → 22:25 他社
	22

3. 希少な羽田空港の発着枠（羽田路線）を活用するための取り組み

● 地方送客の取組み状況

地方自治体と連携したキャンペーン



北九州市の空港活性化に向けた取組み

- ① 空港の魅力向上
- ② 路線の維持・拡充
- ③ 空港アクセスの強化

参考URL：<https://www.city.kitakyushu.lg.jp/kou-ku/08500039.html>

● 鉄道との競合

- ☞ 当社の羽田就航路線における鉄道（新幹線）との競合路線は、関西線のみとなっている。関西線については、内際乗継需要ならびに大阪南部・和歌山方面との往来による需要あり。

4. 航空をめぐる環境の変化に対応するための取り組み

● 従業員満足度の観点から今後の処遇の方向性（エンゲージメント向上）

☞ 賃金水準の引き上げ

ベースアップ・特別金については、2024年度に実施。

☞ 品質と顧客満足度

＜顧客満足度に関する調査で高い評価＞

顧客満足度（JCSI顧客満足度・国内航空部門）

2009～2019年度 1位

（11年連続）

2020年度 2位

2021年度 1位

2022年度 2位

2023年度 1位



顧客満足度（J.D. パワー ジャパン 顧客満足度調査・国内航空会社）

2023年 1位 ※第1回目調査で1位を受賞

＜定時到着率で世界1位＞

2022年 定時到着率95.23%

世界1位（Cirium社調査 LCC部門※）



☞ ダイバーシティ&インクルージョン

・・・女性の活躍推進

【目標】部長級以上の女性管理職比率30%（20%）

男性も含めた育児への参画

【目標】育児休業取得率100%（100%）、

【目標】育児休業取得平均日数20日以上（10日）

※（ ）内は2022年度実績

● グランドハンドリング分野における協力・支援・連携等の取組みや考え

☞ 当社におけるグランドハンドリングはすべて外部委託をしているが、委託先と連携の上、2次・3次事業者の協力を仰ぎながら安全・安定した運航の実施を継続。

4. 航空をめぐる環境の変化に対応するための取り組み

● 今後重要となるカーボンニュートラルに向けた取り組みや考え

ESG経営 の目的

「感動のあるエアライン」としてあり続けるために、環境・社会・ガバナンスの要素を経営戦略の重要な柱に据え、事業を通して様々な社会課題の解決に取り組んでいきます。

重要課題（マテリアリティ）

- CO2排出量の削減
- 環境負荷低減

主な取り組み

- 環境に優しい航空機（A320neo）の新規導入
- 燃料消費抑制
- SAF導入へ向けた調査・研究を継続



燃料消費量最大 **20%** 削減
CO₂排出量 **大**
騒音影響 約 **50%** 低減

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS
地球環境に優しい最新のエンジン・航空機の導入を推進し、SDGs「13気候変動に具体的な対策を」の目標に大きく貢献します。

LEAP-1A photos courtesy of CFM International, a 50/50 joint company between GE and Safran Aircraft Engines.



頭上手荷物棚は従来の5個から8個まで**スペース拡大**



化粧室は安心の**抗菌・タッチレス**機能を搭載



新型シートで従来機より**12席増席**でも足もとゆったり



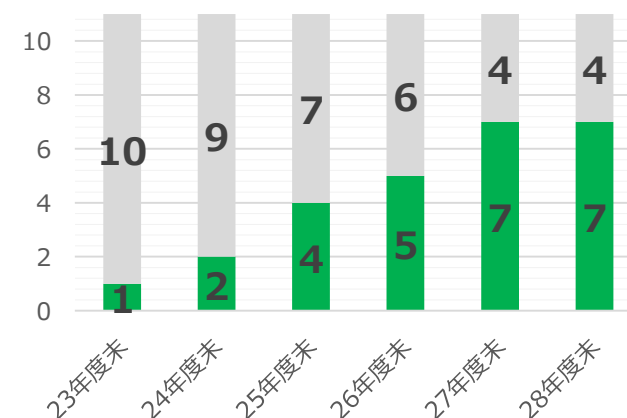
高速Wi-Fiを無料でご提供

エアバス社の最新機内構成「AIRSPACE」を国内で初めてA320型機に導入

<機材計画>

更新により計11機が継続の予定

■ neo機数 ■ ceo機数



地元自治体と連携した、SAFなどに関する勉強会への参加



【参考】当社の路線・便の増減推移

＜評価期間内における主な動き＞

・北九州＝那覇、国際線（北九州＝台北、中部＝台北）

→コロナ禍による需要低迷のためS20より運休

・羽田＝北九州、羽田＝関西

→ビジネス需要の変化に伴い、早朝深夜便（権益外便）の一部便において曜日運航および減便を実施

		S19	W19	S20	W20	S21	W21	S22	W22	S23	W23	S24
羽田 路線	北九州	11	11	11	11	10～11 (▲0～1)	10～11	10～11	10～11	10～11	10～11	10～11
	関西	5	5	5	5	5	5	4(▲1)	4	4	4	4
	福岡	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
	山口宇部	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
地方間 路線	福岡＝関西	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	福岡＝中部	3	6(+3)	6	6	6	6	6	6	6	6	6
	北九州＝那覇	1	1	-(▲1)	-	-	-	-	-	-	-	-
国際線	北九州＝台北	1	1	-(▲1)	-	-	-	-	-	-	-	-
	中部＝台北	1	1	-(▲1)	-	-	-	-	-	-	-	-

		S14	W14	S15	W15	S16	W16	S17	W17	S18	W18
羽田 路線	北九州	12	12	11(▲1)	11	11	11	11	11	11	11
	関西	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
	福岡	10	7(▲3)	8(+1)	8	8	8	8	8	8	8
	山口宇部	-	3(+3)	3	3	3	3	3	3	3	3
地方間 路線	福岡＝関西	-(▲4)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	福岡＝中部	3(+3)	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	北九州＝那覇	-	-	-	-	-	-	1(+1)	1	1	1
国際線	北九州＝台北	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1(+1)
	中部＝台北	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1(+1)



スターフライヤー
エアバスA320neo
2023年6月
撮影地：北九州空港