

資料7

平成18年11月29日
交通政策審議会 第3回航空分科会 資料



株式会社スターフライヤー
STAR FLYER INC.

1. 会社経営の現状及び戦略について

(1) 会社概要

本社 福岡県北九州市

設立 平成14年12月17日

就航 平成18年 3月16日 * 新北九州空港開港にあわせ就航

資本金 46億9千9百29万6千円

代表者 代表取締役社長 堀 高明 従業員数 295名 * 平成18年10月現在

主要株主（以下）

トールキャピタルマネジメント、東陶機器、安川電機、九州電力、大和証券、大和証券エスエムピーシー、プリンスホテルインベストメント、日産自動車、投資事業有限責任組合エヌアイエフグローバルファンド、ドリームインキュベータ、新日本製鐵、西日本鉄道、第一交通産業、リソナキャピタル、九州旅客鉄道、合人社計画研究所、東京海上日動火災保険、トヨタ自動車九州、不二貿易、三井ハイテック 他

(2) 事業概要

機材 エアバス式 A320型 3機（座席数；144席）

路線 北九州＝東京（羽田） 主基地；北九州空港

便数 11往復22便/日 * 平成18年11月ダイヤ

* 羽田空港 発着枠（就航から現在まで）

配分	9便
枠外	2～3便
計	11～12便（22～24往復）

(3) 特徴

- ・ 小型機による早朝深夜を含む多頻度運航
- ・ グレードの高いサービスおよび客室空間の提供
(広い座席間隔・革張りシート・個人モニターTVなど)
- ・ 「感動のある航空会社」を事業理念とするブランディング戦略
⇒ 機体・客室からカウンター・備品に至るトータルデザインが評価され、
本年度**グッドデザイン賞**受賞
また Centre for Asia Pacific Aviation 主催
NEW AIRLINE OF THE YEAR 2006 Merit Award 受賞
- ・ 割安でリーズナブルな運賃設定
- ・ 後背圏需要の大きい路線を基幹とし、24時間空港を主基地化
- ・ 安定株主および地元自治体からの支援



(4) 本年度上期輸送実績 (4月～9月 定期旅客便)

運航便数	4,320 便	
飛行時間	6,824 時間	
旅客数	344,620 人	* 有償旅客
座席数	622,080 席	
旅客人 ^キ □	330,146 千人 ^キ □	* 有償旅客
提供座 ^キ □	595,954 千席 ^キ □	
利用率	55.4 %	

* 貨物輸送は現在行っていない

(5) 本年度決算見通し

	通期	(中間期)
営業収入	130 億円	(60.6億円)
経常損失	15 億円	(10.8億円)
当期純損失	7 億円	(10.8億円)

* 上半期の評価

- ・就航以来、安全運航を前提として、安定した運航体制と円滑な業務遂行体制の確立を最優先課題として取り組む。
- ・運賃の多様化、空港アクセスのサービス向上等、利便性強化。
- ・認知度向上施策の実施、法人営業強化などを積極展開。

北九州＝羽田

昨年度 全旅客数 < 半年間 SFJ旅客数

- ・事業コンセプトに対する高い評価 ⇒ 「グッドデザイン賞」受賞
- ・首都圏での認知、近隣圏からの転移が遅れ、需要の取り込み予想を下回る。
- ・原油価格の高騰、円安の進行などにより事業費が計画を上回る。



(6) 今後の戦略

<新北九州空港の特性>

- ・ 北九州/下関圏と首都圏の間の旅客流動は200万人を越えながら、旧空港時は供給不足により航空利用は30万人弱であった。
- ・ 北九州/下関圏には一部上場企業の工場、出先機関が多数存在する。
- ・ 800万人を超える福岡圏-首都圏間の需要の転移も期待できる。
⇒ 潜在需要は大きい
- ・ 北九州空港は24時間運用が可能である。
⇒ 機材の高稼働が可能。近距離国際線、貨物便等への発展可能性

* 数値は年間

<来年度に向けた事業運営>

- ・ 新空港開港による潜在需要の顕在化は著しく(開港前のおよそ4倍)、弊社便の寄与も明らかであることから、さらなる需要の取り込みとコスト削減により収支改善をはかり、本年度の赤字幅を圧縮。
- ・ 早期に増便、新路線展開をはかり、来年度黒字転換を実現。将来に向けた経営基盤を確立。

{ 同型機 2機追加導入 (5機体制)
羽田発着枠の増枠 } 必須

<中期事業展開>

- ・ 現行 北九州線を基幹路線と位置づけ、収益性を確保
- ・ 国内、国際ビジネス路線の開拓
- ・ 事業運営の自立化・戦略的提携の推進
- ・ 貨物事業の展開
- ・ 徹底した事業運営の効率化、低コスト化



2. 今後の路線展開について

- ・ 羽田、北九州を基点とした国内線の増便、新規路線
- ・ 近距離国際線

3. 今後の機材構成・投入計画について

- ・ 同型機(144席)の遞増

機材	現在	19年度	20年度	21年度	22年度
A320	3機	5機	6機	8機	10機



4. 空港及び航空保安施設の整備・運用に対する要望について

(1) ローコストキャリアが我が国でも成立する為の環境整備

a. コスト

- ・ 公租公課の低減（空港使用料、航行援助施設利用料、航空機燃料税）
 - ⇐ ・ 空港整備費への一般財源投入、稼働率向上による利用単価の引下げ
- ・ 保安に関わる費用の負担軽減
 - ⇐ ・ 空港保安施設等への補助継続、拡大

b. 競争環境

- ・ 発着枠配分への配慮
 - ⇐ ・ 枠の優先配分とともに、路線の制約緩和、混雑飛行場でのダイヤ調整への配慮
 - * 一定規模までは配慮を得られなければ競争力を持ってない *
- ・ 空港施設への配慮
 - ⇐ ・ 既存空港においても新規参入社が必要な施設を確保できる条件整備（旅客施設、夜間駐機場、GSE用スペースなど）
 - * 既得権をたてにされると、新規参入による競争促進はありえない *
- ・ 地方空港の活用
 - ⇐ ・ 利用促進策で物流を含めた国際競争力醸成

c. 空港整備

- ・ 首都圏、関西圏等の複数空港の役割分担
 - ⇐ ・ ひとつのアイデアとして「住み分け」も検討
- ・ 空港アクセス、ユニバーサルデザインなど、計画的な整備
 - ⇐ ・ 不確定要素を最小化

(2) 空港容量の拡大

- ・ 羽田の発着枠早期拡大
 - ⇐ ・新規参入社の経営基盤安定には必要不可欠
- ・ 運用時間の拡大
 - ⇐ ・24時間運用が可能となった新北九州空港をモデルに検討

(3) 安全運航、就航率向上、運航効率改善

- ・ 安全を確保しつつ、十分な空域容量の確保
- ・ 次世代航空交通システムの早期展開

以 上