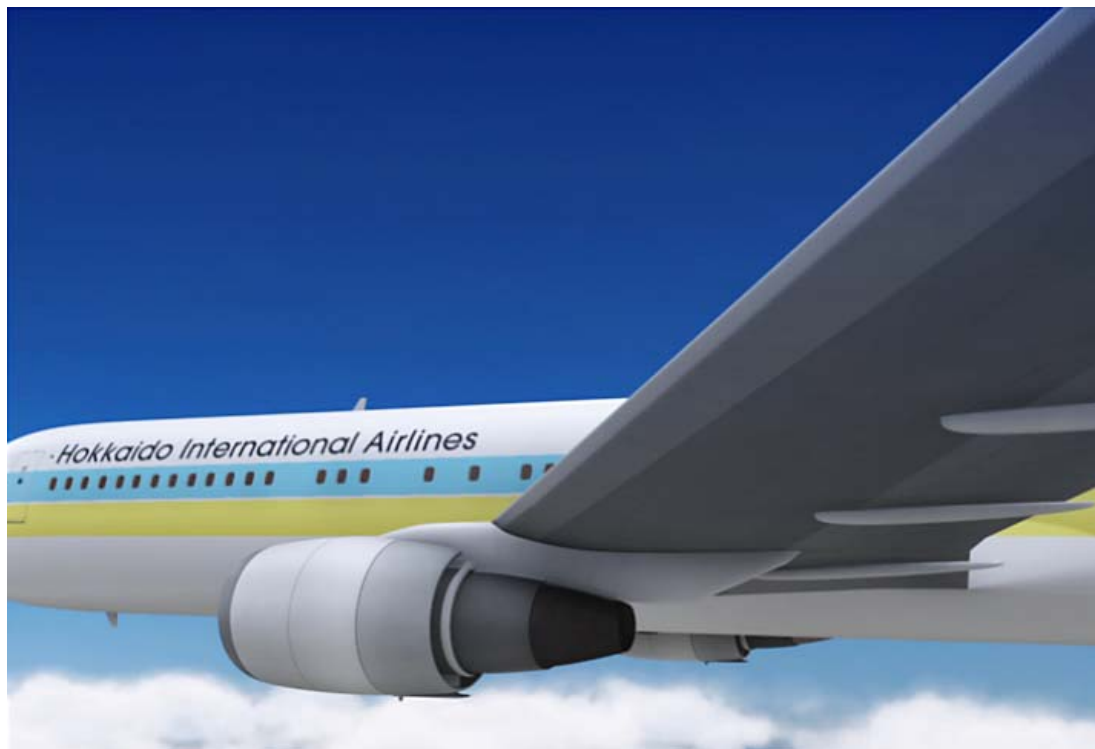


羽田空港発着枠のあり方について(概要)

第2回懇談会 参考資料



平成21年4月21日

北海道国際航空株式会社

目次

1. 基本的考え方について.....	P. 1
2. 配分について	
(1) 新規航空会社への配分について	P. 2
(2) ネットワーク維持・充実策について	P. 3
(3) その他	P. 4 ~ 5
(終わりに) 弊社の取り組みについて	P. 6 ~ 7
(参考) 会社概要	P. 8

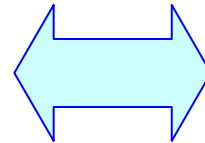
1. 基本的考え方について

＜羽田空港の発着枠

位置付

高い希少

貴重な公共

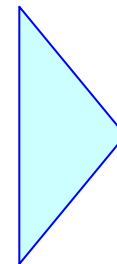


使用について

「公共の利益」及び
「利用者利便の向上」に資することが大前提

＜羽田空港発着枠の配分のあり方に係る基本的考え方

- ・新規航空会社の拡大等による競争促進
- ・地方航空ネットワークの維持・充実



利用者利便の向上

2. 配分について

(1) 新規航空会社への配分について

<新規航空会社参入による効果

- ・運賃の低廉化、多様化による利用者利便の向上
- ・需要喚起による地域経済の活性化 等



<新規航空会社が抱える課題

- ・依然として脆弱な経営基盤
- ・困難な生産体制構築(機材、航空従事者の確保等)
- ・急激な経営環境変化への対応
- ・大手航空会社に対する市場競争力の強化 等



引き続き、発着枠の優先的な配分が必要



優先配分と規

大手航空会社と同数にて
優先配分を実施



航空会社の規

保有機材数12機以下の
新規航空会社を対象

条件付


必要最小限とする

(2) ネットワーク維持・充実策について


＜地方航空ネットワークの維持・充実

どのような方策が必要か		貢献している航空会社に対し、発着枠優先配分を検討すべき
「1便ルール」、「3便ルール」で十分か		維持を図る上で有効な方

＜全国的な航空ネットワークの形成・充実への貢献

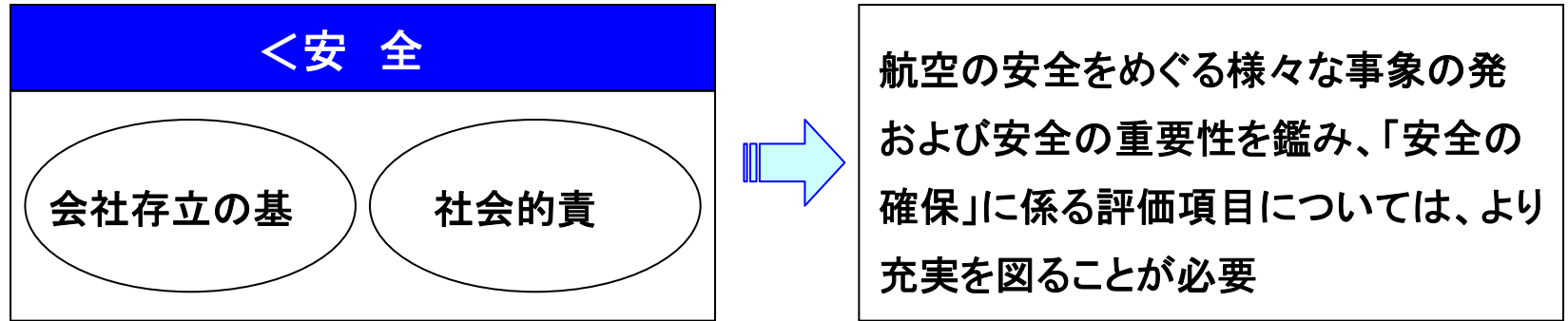
これまでの議論の状況や、昨今の情勢を踏まえれば、評価項目について、より充実を図るとの考えが必要		追加評価項目(提案)
		<ul style="list-style-type: none"> ①過去における路線撤退の状況 ②全路線便数に占める幹線以外の路線便数の割合が50%を越えていること

＜小型機の乗り入れについて

今回の国内線における羽田空港発着枠の増加は限定されたもの		輸送効率の低下を招くこととなるため、小型機の乗り入れに対する制限は継すべき

(3) その他

①「安全の確保」に係る評価項目の充実について



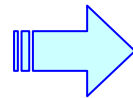
追加評価項目(提案)

- ①航空事故、重大インシデントのうち航空会社の責に帰すべきものの発生の状況
 - ②運航の安全を確保するため国土交通省航空局から受けた行政指導の状況
- 加えて、これらを含めた「安全の確保」に係る評価項目の評価点の全評価点に占め割合が、現状より大きくなるよう検討すべき

② 新規航空会社に対する大手航空会社と同様の評価方式の導入および安定的な輸送サービスの提供に係る評価項目の追加について

＜評価方式の導入

希少な発着枠の適切かつ合理的な使



新規航空会社への発着枠の優先的な配分を前提とし、大手航空会社と同様の評価方式を導入することが必要

＜安定的な輸送サービスの提供

希少性・公共性の高い羽田空港発着枠の活用状況を評価項目として追加することが必

「客観性および透明性を要する」との評価方式の基本方針（平成12年2月「混雑飛行場スロット配分方式検討懇談会」報告）を踏まえた、新設評価項目（提案）

- ①「配分済みの発着枠について未使用期間が発生する場合の取扱い」に係る通達（平成12年6月20付空時第171号）に基づく申し出の状況
- ②安定的な輸送サービスを提供するため国土交通省航空局から受けた行政指導の状

(終わりに) 弊社の取り組みについて

- ・我が国の地方経済活性化に向けたひとつの方策として、首都圏と全国を結ぶ地方航空ネットワークの拡充が求められており、そのためには、希少性かつ公共性の高い羽田空港の発着枠を有効活用しなければなりません。
- ・また、新規航空会社は、安定した経営基盤の確立を図るためにも、貴重な公共財である羽田空港の発着枠の活用が必須であり、その一方で、新規航空会社としての存立意義でもある「競争促進による利用者利便の向上」も図っていく必要があります。
- ・そのような中で、弊社は、「北海道の翼」として、安全を絶対的使命としながら、低価格運賃の提供および地方航空ネットワークの拡充による利用者利便の向上を目指すと共に、競争促進によって新たな需要の掘り起こしを図り、地域経済の更なる発展に寄与して参りました。

- ・加えて、北海道の地域振興にも貢献すべく、特産品の機内販売や、首都圏におけるイベントにおいて北海道を積極的にPRするなど、北海道の広告塔としての役割にも努めて参りました。
- ・就航10周年を迎えた平成20年度におきましては、地域に根ざした航空会社として、弊社が就航している北海道内4地域において記念樹を実施し、「地球環境の保全」への取り組みも進めて参りました。
- ・今後につきましても、地域密着型の新規航空会社として、地域経済の発展に貢献できるよう、地方航空ネットワークの更なる拡充に向けて取り組みを進めて参る所存です。

(参考)会社概要

(平成21年4月1日現在)

AIR DO

- 運航開始日 : 平成10年12月20日
- 事業内容 : 定期航空運送事業(平成10年10月事業免許取得)
- 代表者 : 代表取締役社長 淡路 均
- 本社所在地 : 札幌市中央区北1条西2丁目9オーク札幌ビル8階
- 資本金 : 23億2,505万円
- 従業員数 : 721名(うち運航乗務員90名)

■ 運航路線及び便数 :

運航路線	便数および使用機材
羽 田=新千歳	10便 (B767×8便+B737×2便)
羽 田=旭 川	3便 (B767×1便+B737×2便)
羽 田=函 館	2便 (B767×1便+B737×1便)
羽 田=女満別	2便 (B737×2便)
新千歳=仙 台	4便 (B737×4便)
新千歳=新 潟	2便 (B737×2便)
合 計	23便 (B767×10便+B737×13便)

- 保有機材数 : 8機 (B767-300ER×2機、B767-300×1機、B737-500×5機)