

(資料2)



STARFLYER

羽田発着枠配分基準検討小委員会 (当社の基本的な考え方)

株式会社スターフライヤー

平成24年8月22日

1. 今回増枠される発着枠の配分のあり方

- 羽田空港発着枠配分の本旨は“**競争促進**”と“**多様な輸送網の形成**”における利用者利便の向上を図ることにある。
- しかしながら現在の羽田空港発着枠配分数は上位2社で約80%の発着枠を占めており、利用者の選択肢を限られたものにし、健全な競争促進かつ多様な輸送網の形成がされているとは言い難い。
- 今回の配分のあり方においては、まずは“**格差是正**”を主目的とし、**経営基盤安定化及び早期自立化を目指す新規航空会社の要望を最優先すべき**と考える。

現在の羽田空港発着枠配分数

(2010年1月5日国土交通省プレスリリースより)

日本航空	180 + (1)
全日空	161 + (5)
スカイマーク	32
エアドゥ	21
スカイネットアジア	22
スターフライヤー	13 + (2)

* () 枠は発着枠としては0.5便としてカウント

2. 配分について

①新規航空会社への配分について

- 新規航空会社の経営基盤安定化及び早期自立化のため過去のスロット配分に関わる懇談会報告での提言にもあるとおり、引き続き**保有機材数が「12機以下」新規航空会社への優先配分の継続が必要**と考える。
- 当概運用の活用にて保有機材数が12機を超え実質新規航空会社を“卒業”した会社もあり、**運用途中での体系並びに枠組みの変更は公平性を損なう**と考える。
- 前回配分の37便と今回配分の25便にて羽田空港発着枠の配分はひとつの大きな節目を迎えるため、今回の配分では**12機に満たない新規航空会社の要望を最優先**すべきと考える。
- 新規航空会社の発着枠配分にあたり使用対象路線に条件を付す事は成長過程にある新規航空会社の経営の機動性を損ない成長促進を妨げる可能性があり望ましくないと考える。

2. 配分について

②地方航空ネットワークの維持・充実の方策について

多くの本邦航空会社は下記3ステップの成長過程を経ている。よって地方航空ネットワークの維持・充実においては**成長過程のステップ1にいる航空会社をステップ2に早期に且つ積極的に成長させる**ことが重要と考える。

ステップ1:経営基盤の確立 【保有機材数 12機程度まで】

札幌、福岡、那覇発着などの需要の大きな路線を中心に就航し、事業基盤、財務基盤、知名度の向上を図る。

ステップ2:ネットワークの確立 【保有機材数 12機程度～25機程度】

地方路線への就航及び既存就航空港同士を結ぶローカルtoローカル路線の設定などによりネットワーク拡充における事業規模拡大を図る。

ステップ3:多様な収益基盤の確立 【保有機材数 25機程度以上】

国際線進出、座席のモノクラスから複数クラスの導入、航空機材の複数機種導入等により多様な顧客に対応した収益基盤の構築を図る。

2. 配分について

③その他（スロットオークションの考え方等）

- オークション導入による航空会社のコスト増により、“**運賃の高騰**”及び“**収益が低い地方路線からより収益が高い路線へのシフト**”などがおこり利用者利便を損なう可能性が考えられる。
- オークションを経たスロットの所有権や二次売買方法の取扱によってはマネーゲームに陥る可能性が考えられる。（企業買収、企業倒産、企業清算の場合も含め）
- 羽田空港には経営基盤、財務基盤など事業規模が大きく異なる本邦航空会社が混在しており、資金調達能力等により規模が大きい会社ほどオークションによりスロットを獲得する傾向になると考えられ、羽田空港での本邦航空会社間における格差が更に拡大する懸念がある。

2. 配分について

当社の要望について（まとめ）

- 今回の増枠で羽田空港発着枠配分に関してはひとつの大きな節目を迎えることから、**最後発で一番事業規模（現在保有機材7機）が小さい当社に対して、早期に安定した経営基盤の目安とされる保有機材12機程度の事業規模拡大を目的とした配分を最優先としていただきたい。**
- 上記観点から当社には**少なくとも10便以上の優先配分**を要望したい。
- これにより来る「航空大競争時代」において、大手でもなく、他の新規航空会社でもなく、LCCでもない**独自の自立したビジネスモデルの確立**により本邦航空会社の“競争促進”と“多様な輸送網の形成”に寄与していきたい。

以上