

# 羽田空港発着枠配分基準検討小委員会

## 当社の基本的な考え方

平成24年8月22日  
北海道国際航空株式会社

**「北海道の翼」として地域社会の発展に貢献します (企業理念より)**

- ✓ 当社は低価格航空輸送サービスの実現、「北海道の翼」として地域経済に貢献することを企業理念に掲げ、1996年11月に設立した航空会社です。
- ✓ 1998年に千歳＝羽田線就航後、羽田と道内各地(千歳、函館、旭川、女満別、帯広)、千歳と本州各地(仙台、福島、新潟、富山、小松)を結ぶ路線を開設、需要喚起を図りつつ安定的に運航しています。
- ✓ 東日本大震災に際しては、臨時便の運航もって東北地方の交通利便性確保に努めました。

◆ 当社の運航路線

路線	便数	就航年月
羽田 - 千歳	11往復	1998年12月
羽田 - 旭川	3往復	2003年7月
羽田 - 函館	2往復	2005年3月
羽田 - 女満別	2往復	2006年2月
羽田 - 帯広	3往復	2011年3月
千歳 - 仙台	4往復	2008年11月
千歳 - 新潟	2往復	2009年4月
千歳 - 福島	2往復	2009年11月
千歳 - 小松	1往復	2009年11月
千歳 - 富山	1往復	2009年11月
合計	31往復	

◆ 当社新規参入に伴う総需要増加の例(羽田路線)

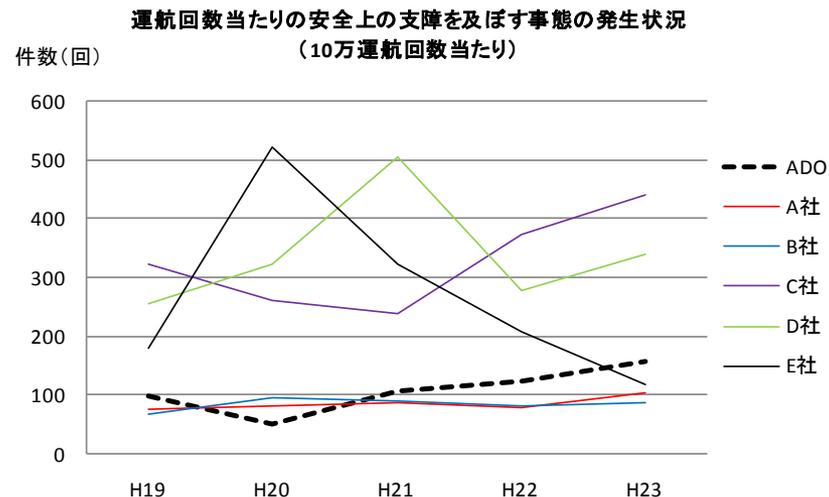
単位(人)	参入前	参入後	増加率
羽田-千歳	8,136,073	8,634,632	106%
羽田-旭川	807,175	837,858	104%
羽田-女満別	502,913	579,777	115%
羽田-帯広	470,005	493,254	105%

※「参入前」は就航月を含む前12カ月間、「参入後」は就航翌月からの12か月間

◆ 震災に伴う臨時便運航の概要

路線	便数	期間	備考
千歳 - 福島	54往復	3/12~23	震災翌日より運航
千歳 - 新潟	10往復	3/19~23	
千歳 - 山形	90往復	4/18~5/22	不定期便として運航
千歳 - 仙台	280往復	4/29~7/24	仙台空港定期便再開まで運航
合計	434往復	3/12~7/24	

- ✓ 創業以来、「航空事故」「重大インシデント」の発生はありません。
- ✓ 「運航の安全に関する処分・文書指導」も、創業以来1度も受けておりません。
- ✓ 「安全上の支障を及ぼす事態の発生件数」は、低水準にて推移しています。



【航空事故・重大インシデントの発生状況】

(年度)	航空事故						重大インシデント					
	H19	H20	H21	H22	H23	合計	H19	H20	H21	H22	H23	合計
ADO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A社	2	2	1	1	1	7	3	3	1	2	1	10
B社	1	0	1	0	2	4	2	1	0	1	5	9
C社	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1
D社	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E社	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

【航空会社への運航の安全に関する処分・文書指導の状況】

(年度)	行政処分						行政指導					
	H19	H20	H21	H22	H23	合計	H19	H20	H21	H22	H23	合計
ADO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A社	0	0	0	0	0	0	0	2	1	2	2	7
B社	0	0	1	0	0	1	0	3	1	2	0	6
C社	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	3
D社	0	0	0	0	0	0	0	1	4	1	0	6
E社	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	2

※ 各社「安全報告書」、また国土交通省航空局「航空輸送の安全にかかわる報告」より抽出

## 1. 増枠時の対応

- ✓ 今回の羽田増枠を活用し、首都圏と北海道の利便性向上を計画しております。

## 2. 配分対象

- ✓ 今回増枠となる25往復に、暫定的に利用されている「その他地方枠<sup>※1</sup>」2往復、「チャレンジ枠<sup>※2</sup>」1往復を加え、合計28往復を対象とすることが望ましいと考えております。

※1 H19に配分された「その他国内地方路線枠」

※2 H22に配分された小型機であれば成立する路線の開設のための「地域主体の新規路線開設枠」

## 3. 希望便数・配分方法

- ✓ 現在保有機材11機、羽田発着便は21往復であり、路線網の充実による利用者利便向上、経営の安定化、大手航空会社に対する競争力向上の観点から、9往復程度の配分を希望しております。（羽田＝北海道路線における便数シェアで約30%を確保できる規模）
- ✓ 配分にあたっては、安全性、地方路線の運航状況、路線維持の状況などを総合的に勘案する必要があります。
- ✓ 現在、事実上各社の内部補填によって地方路線は維持されていますが、安定的な維持策について検討が必要と思われます。

## 4. 競争環境の整備

✓ 世界で一般的に行われている環境の下で、航空会社間の競争を促進すべきです。

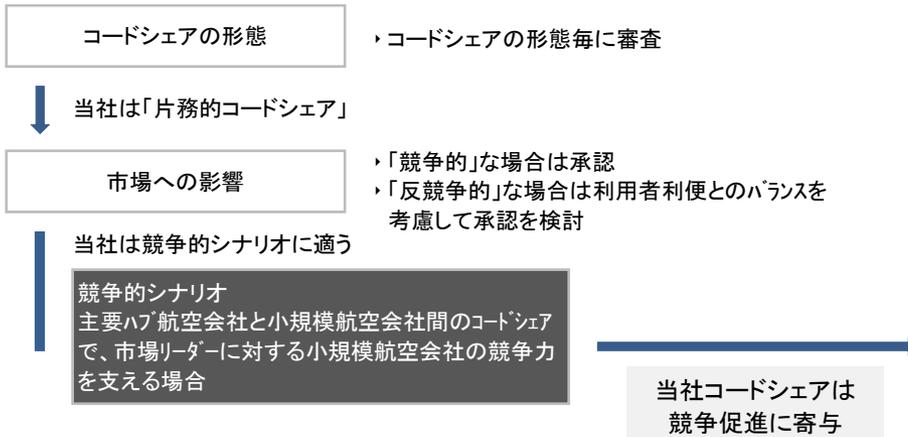
### ① 新規航空会社

新規航空会社の定義を撤廃し、経営の自由度を向上させるべきです。世界的には新規参入時の SLOT 優遇制度は存在しますが、日本では経営に関する多くの規制が存在します。

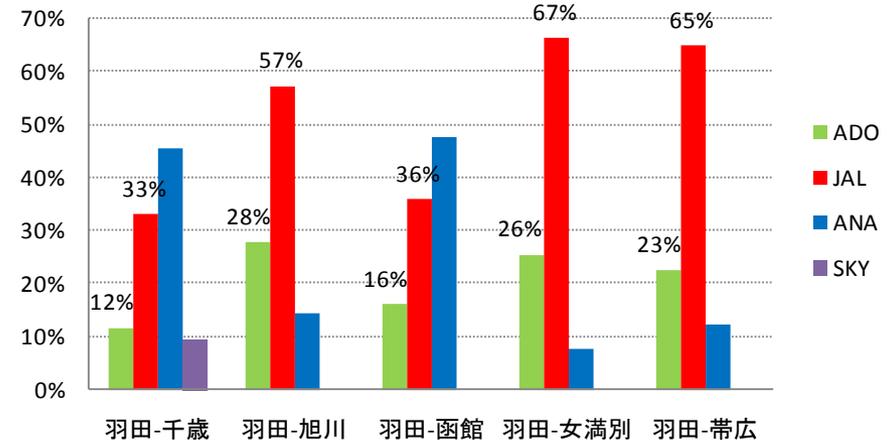
－ 新規優遇枠の回収ルール(資本規制、コードシェア比率 他)

例) 欧州では競争促進の観点からコードシェアの有効性を判断

当社コードシェアの競争評価 (EU競争評価フレームワークを適用した場合)



当社就航羽田路線における座席シェア(2011年度)

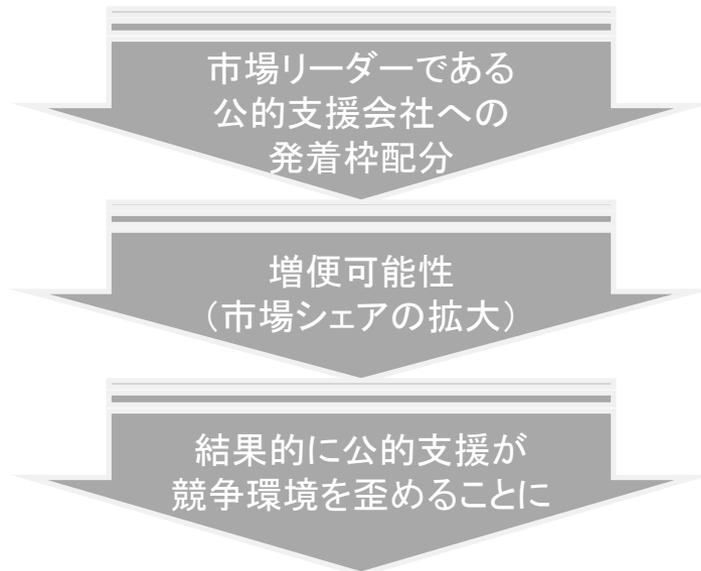


※ 欧州委員会 競争総局向け報告書(2007年1月)を踏まえ当社作成

## ② 公的支援会社

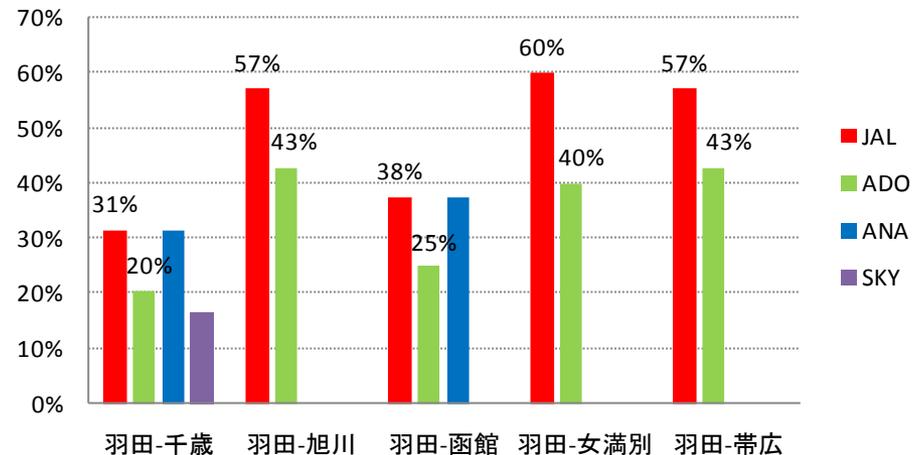
市場シェアの高い公的支援会社が、仮に発着枠の配分により増便を行えば、シェアの低い当社は大きな影響を被るものと予想されます。

一般的に、市場リーダーが公的支援を受けつつ更に競争力を高めれば、競争環境は歪められるため、今回の発着枠配分を通じたシェア適正化により競争環境を良化させる必要があります。



?

当社就航羽田路線における便数シェア(2012年6月)



## 5. 評価方式による配分

- ✓ 過去の評価項目や評価方法においては、一部合理性を欠く項目があり、実状を踏まえた評価項目の見直しが必要です。

(例) 二律背反的な評価項目が存在

「地方ネットワーク拡大」と「効率的な経営」: 地方路線を展開すれば営業費用は増加

「経営努力」と「運賃の低廉化」: 例えば、客体比率が改善されると「旅客キロ当たり収入」は増加  
「運賃の多様性(お客様の選択肢)」等をもって評価すべきでは

- ✓ また「大手」と「新規」を同時評価する際には、事業規模の観点の評価基準に加味する等、きめ細やかな評価が不可欠です。

## 6. その他

- ✓ 羽田空港は方面別に発着枠が管理されていますが、北方面について一部時間帯は既に調整値に達しており、配分後の北海道方面への運航に支障をきたす可能性があるため、検討が必要と考えております。

発着調整ルール: 原則として、以下の回数により調整を行う

※ 1時間当たりの出発回数

ア 北方面への出発回数を12回とする。

イ 南方面への出発回数を22回とする。

ウ 北方面及び西方面への合計出発回数を18回とする。

エ 西方面及び南方面への合計出発回数を28回とする。なお、28回/時の時間帯は、連続させないこととする。

## 当社が目指す航空ネットワーク形成

- ✓ 当社は事業戦略としてRFCモデル(Reasonable Fare & Regional Flag Carrier)を追及してまいります。
- ✓ 基本品質の維持及び向上を図りながら、常に低価格な航空輸送サービスを提供する「リーズナブル・フェア・キャリア」として、今後も利用者利便の向上に努めます。
- ✓ そして本取り組みを通じ、北海道と本州の架け橋として「選ばれる航空会社」(北海道No.1航空会社:「リージョナル・フラッグ・キャリア」)を目指してまいります。

