

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)

STARFLYER

2019年3月12日
株式会社スターフライヤー



1. 羽田空港のあり方と回収・再配分にあたっての基本的な考え方

- 羽田空港発着枠の回収・再配分の本旨は“**競争の促進**”と“**多様な輸送網の形成**”による**利用者利便の向上**を図ることにあると考える。
- 回収・再配分にあたっては、羽田路線のみで考えるのではなく、これまでの地方間路線の維持や、特にこれからの5年間（政府が掲げる観光ビジョンへの貢献）ということも踏まえ、**本邦キャリアによる地方からの国際線維持・拡大**という点も考慮した配分が必要だと考える。
- 評価項目については、前回の内容を踏襲しつつ、上述のような**時宜にかなった評価項目**を加えるべきだと考える。

↓国内線発着枠配分の内訳

	配分		自由枠	地方枠	新規優先枠		政策枠	
					自由枠	地方枠	際内乗継改善枠	政策コンテスト
JAL	184.5	39.8%	176	7.5				1
ANA	171.5	37.0%	160	9.5				2
SKY	36	7.8%	4		24	8		
ADO	23	5.0%	2		17	4		
SNJ	25	5.4%	3		15	7		
SFJ	23	5.0%	5	1	9	4	4	
計	463		350	18	65	23	4	3

↓過去2回の増枠時の配分

	2010年冬	2013年夏
JAL	7+(1)	3
ANA	9+(5)	8
SKY	4	4
ADO	4	2
SNJ	4	3
SFJ	4+(2)	5
計	32+(8)	25

2. 回収・再配分方法

- 羽田空港発着枠の回収・再配分の本旨、および回収による各社の収益へのインパクトを考えると、各社が保有している“自由枠”から**一定比率で回収**するのが妥当ではないかと考える。
- 配分については、過去5年間の評価、および**これから5年間の環境**を踏まえた上で各社を評価づけて配分することが妥当ではないかと考える。
- 追加する評価項目としては、具体的に右下に示すものをご検討いただきたい。

	自由枠	回収比率		
		3.0%	5.0%	10.0%
JAL	176	5.3	8.8	17.6
ANA	160	4.8	8.0	16.0
SKY	4	0.1	0.2	0.4
ADO	2	0.1	0.1	0.2
SNJ	3	0.1	0.2	0.3
SFJ	5	0.2	0.3	0.5
計	350	10.5	17.5	35.0

【基本的な考え方】

- ① この数字を回収・再配分における母数とする。
- ② 評価基準を基に母数を各社に配点する。
- ③ 左記の数と配点された数の差分を回収・再配分とする。

＜新たに加えるべき評価項目の案＞

- ✓ 地方発着の国際線路線数
- ✓ 定時出発率
- ✓ 顧客満足度

2-1. 評価基準候補①『各社の国際線就航路線数』

	成田	羽田	関西	中部	福岡	北九州	首都圏除く路線数計		各社の 地方比率
							計	比率	
JAL	30	15	5	5	-	-	10	52.6%	18.2%
ANA	34	24	6	1	-	-	7	36.8%	10.8%
SKY	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ADO	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SNJ	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SFJ	-	-	-	1	-	1	2	10.5%	100.0%

※各社の時刻表を参照（2019年2月）

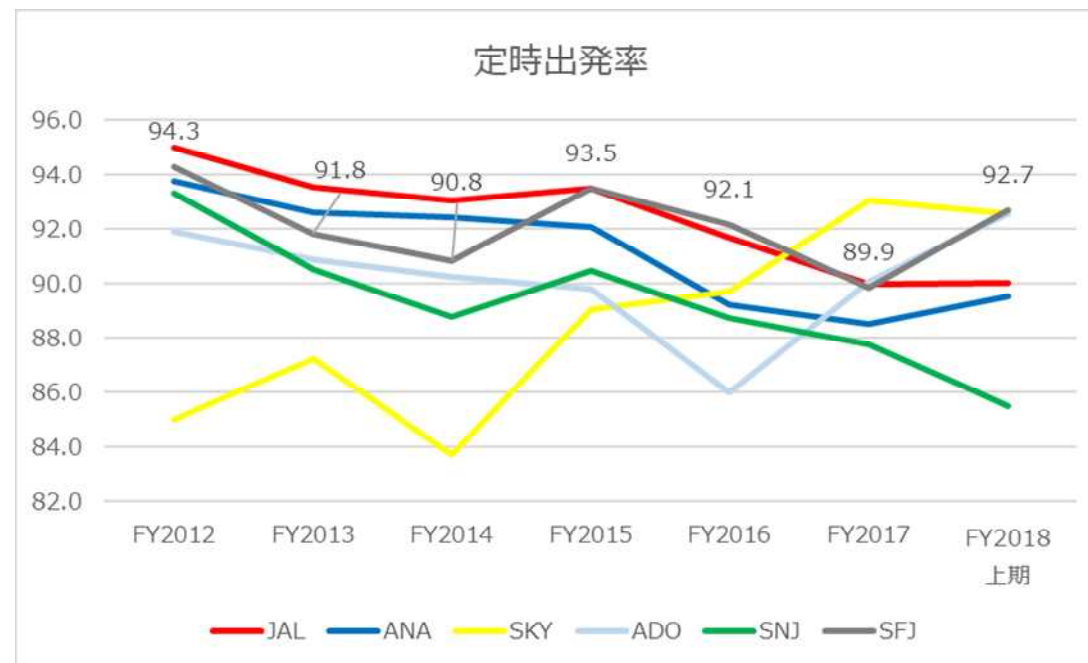
- 訪日外国人数の目標（2020年:4,000万人、2030年：6,000万人）やその他の目標を達成するためには、首都圏の容量拡大のみならず**地方発着の国際線を拡充**させることも必須。
- 現在その大部分は外国キャリアに頼っている状況であり、利用者の多様なニーズに応えるためには、**本邦キャリアによる地方発着の国際線拡充**が必須。
- 一方で地方発着の国際線は収益環境が厳しいのが実態。

2-2. 評価基準候補②『定時出発率』

	FY2012	FY2013	FY2014	FY2015	FY2016	FY2017	FY2018 上期
JAL	95.0	93.5	93.0	93.5	91.7	90.0	90.0
ANA	93.8	92.6	92.4	92.1	89.2	88.5	89.5
SKY	85.0	87.2	83.7	89.0	89.7	93.1	92.6
ADO	91.9	90.9	90.3	89.8	86.0	90.1	92.6
SNJ	93.3	90.5	88.8	90.5	88.7	87.8	85.5
SFJ	94.3	91.8	90.8	93.5	92.1	89.9	92.7

※国土交通省公表情報参照

※JALはJLJ、NTHを含む。ANAはAKXを含む



- 過去5年間の評価については、多様なネットワークの形成や運賃の低廉化といった項目だけではなく、**利用者の満足度向上**に寄与しているかという点も項目として入れるべき。
- 例えば定時性の指標であれば、保有するスロットを適切に使用しているかという評価としても使える。

2-3. 評価基準候補③『顧客満足度』



- 過去5年間の評価については、多様なネットワークの形成や運賃の低廉化といった項目だけではなく、**利用者の満足度向上**に寄与しているかという点も項目として入れるべき。
- 当社はJCSI調査における国内航空部門にて**10年連続顧客満足度第1位**を受賞しており、利用者のニーズに応え、顧客満足度の向上に貢献していると自負しております。

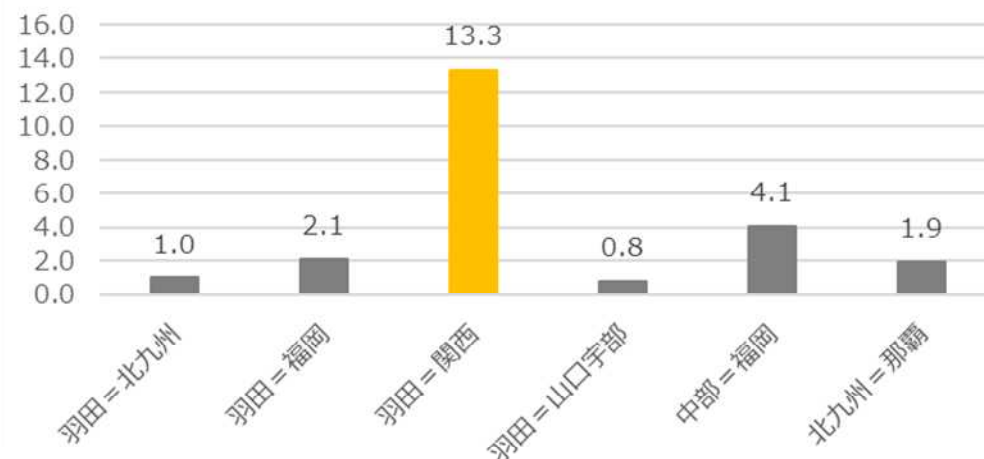
3. 際内乗継改善枠

👉 際内乗継改善枠の継続設定、および当社による継続使用を求める。

(SFJ) 運航便数・搭乗率



有償旅客数に対する訪日運賃利用者の割合
(羽田 = 北九州を1とした場合)



- 首都圏から就航していない関空発着の国際路線は**14路線あり**、**設定意義はある**と考える。
- **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**、政府が掲げる観光ビジョンの貢献に資する路線である。
- 2007年の配分以降これまで継続して運航してきており、この実績についても評価いただきたい。

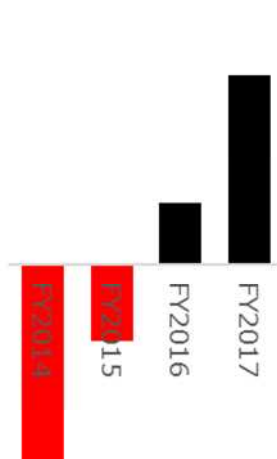
4. 増枠による収益への影響

● 羽田＝山口宇部線の例

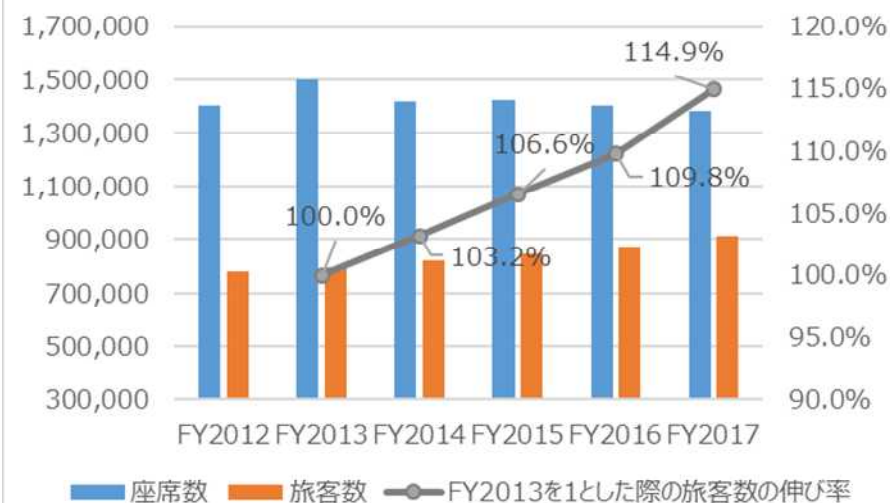
(SFJ) 運航便数・搭乗率



(SFJ) 路線収支



(就航全社) 路線運航実績



※国土交通省公表情報参照

- 2013年の配分枠を使い、**2014年冬ダイヤより3便の運航を開始した。**
- 当初2年間は搭乗率が伸び悩み、路線収支は赤字であったが、**3年目以降は運賃政策や認知度向上により、路線収支も黒字化となった。**
- またトリプルトラックになったことで**全体需要の底上げ**にも貢献している。

5. 増便・減便時の要因

		W12	S13	W13	S14	W14	S15	~	S17	W17	S18	W18
羽田 路線	北九州	12	12	12	12	12	11(▲1)	~	11	11	11	11
	関西	4	5(+1)	5	5	5	5		5	5	5	5
	福岡	5	10(+5)	10	10	7(▲3)	8(+1)		8	8	8	8
	山口宇部	-	-	-	-	3(+3)	3		3	3	3	3
地方間 路線	福岡 = 関西	-	-	4(+4)	-(▲4)	-	-	~	-	-	-	-
	福岡 = 中部	-	-	-	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)

※北九州 = 那覇線は季節運航

- **本拠地である北部九州・山口エリアでのネットワーク拡充**を目指し、S13の増枠時は福岡線を増便(+5)したが、需給バランスを鑑みてW14に福岡線を減便(▲3)し、山口宇部線を新規就航(+3)とした。また翌S15に福岡線を増便(+1)、北九州線を減便(▲1)とし、以後羽田路線は変動なし。
- S13の増枠以降、福岡 = 関西線(W13のみ)、福岡 = 中部線、北九州 = 那覇線、北九州 = 台北線、中部 = 台北線を就航しており、羽田枠の配分による収益向上を元手に地方間路線や地方からの国際線への事業展開を進めている。

6. その他

【スロットオークション】

- 当社としては、スロットオークションを導入した場合に以下の懸念がある。
 - ✓ 資金力がある社による寡占
 - ✓ 入札コストを運賃に転嫁せざるを得ず、利用者利便を損なう
 - ✓ また運賃への転嫁により、成田や茨城などの近隣空港発着の路線との競争環境がゆがむ
 - ✓ 相当な作業負担（コスト）がかかる

【配分された枠の使用計画および今後5年間の事業計画】

- 新規の羽田路線については、他社の供給量の増減や自社の対応力に応じて路線を選定する。
- 上記新規路線の収益を基に、**地方発の国際線を順次展開し、国際線のネットワークおよび国内・国際を結ぶネットワークを拡充する。**
- 羽田枠の効率的活用の観点から、**機材の大型化**を検討する。