

資料 6

## 第 1 回検討会 参考資料

---

国土交通省航空局

# 1. 国土交通省成長戦略会議 関係資料

- ・国土交通省成長戦略会議報告書（航空分野）【別添1】
- ・オープンスカイの推進関係
- ・羽田、成田関係
- ・関空、伊丹関係

# 国土交通省成長戦略会議

## 趣旨

我が国は、人口が減少に転じ、急速に少子高齢化が進展するという厳しい局面を迎えている。このような局面において、将来にわたって持続可能な国づくりを進めるためには、我が国の人材・技術力・観光資源などの優れたリソースを有効に活用し、国際競争力を向上させるための成長戦略の確立が焦眉の急となっていることから、各分野の有識者で構成する国土交通省成長戦略会議を設置し、以下の課題について検討を行うこととしたもの。

## 検討課題

- ① 海洋国家日本の復権
- ② 観光立国の推進
- ③ 航空分野
- ④ 建設・運輸産業の更なる国際化
- ⑤ 住宅・都市

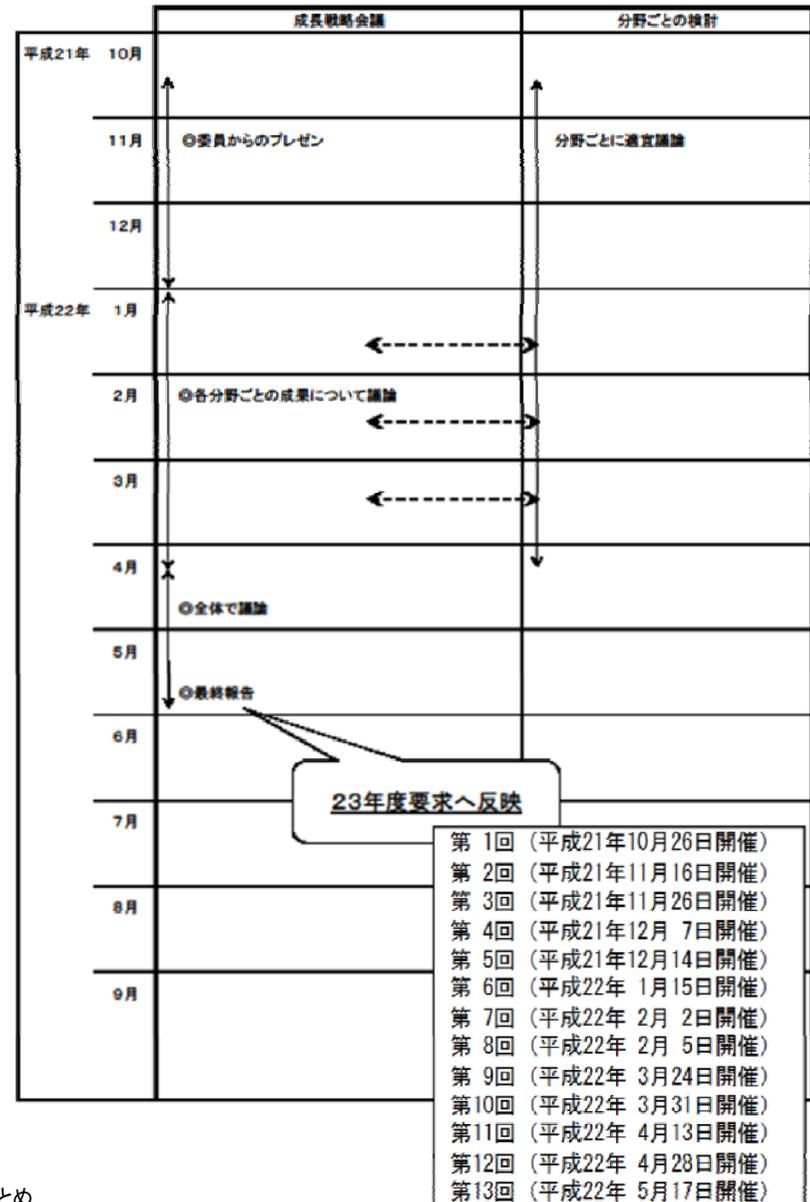
## 国土交通省成長戦略会議委員

安 昌寿 (あん まさとし)	日建設計 代表取締役副社長
大上 二三雄 (おおうえ ふみお)	エム・アイコンサルティング代表取締役社長
大江 匡 (おおえ ただす)	株式会社プランテックアソシエイツ代表取締役会長兼社長
大社 充 (おおこそ みつる)	NPO法人グローバルキャンパス理事長
坂村 健 (さかむら けん)	全国地域ベレーター創造ネットワーク代表世話人
高木 敦 (たかぎ あつし)	東京大学大学院情報学環教授
中条 潮 (ちゅうじょう うしお)	モルガン・スタンレー証券株式会社 マネージングディレクター
◎長谷川 閑史 (はせがわ やすちか)	慶應義塾大学商学部教授
平田 オリザ (ひらた おりざ)	武田薬品工業株式会社 代表取締役社長
福田 隆之 (ふくだ たかゆき)	劇作家・演出家
星野 佳路 (ほしの よしはる)	株式会社野村総合研究所 副主任研究員
★○御立 尚資 (みたち たかし)	株式会社星野リゾート 代表取締役社長
柳川 範之 (やながわ のりゆき)	株式会社ホストンコンサルティンググループ 日本代表
	東京大学大学院経済学研究科准教授

(敬称略)

- ◎ : 座長
- : 座長代理
- : 航空分野委員
- ★ : 航空分野とりまとめ

## 検討スケジュール(イメージ)



# 徹底的なオープンスカイの推進

## オープンスカイとは

- 企業数、路線及び便数に係る制限を、二国間で相互に撤廃
- 運賃、チャーター便等に係る規制・制度改革を推進

## これまでのオープンスカイ

- 2007年8月の韓国を皮切りに、香港、マカオ、ベトナム、タイ、マレーシア、シンガポール、スリランカ、カナダの計9カ国・地域との間でオープンスカイを実施
- ただし、対象から首都圏空港(羽田・成田)は除かれており、第5の自由(以遠権)も除かれている等、必ずしも十分でない内容



## 今後のオープンスカイの考え方

- 成田の30万回化(10月13日地元合意済み)、今後の羽田の国際化(21日新ターミナル等供用開始、31日国際定期便就航)により、首都圏空港の国際線の発着容量は急速に拡大(現在約20万回→2014年度(平成26年度)約36万回)するため、首都圏空港をオープンスカイの対象に含めるとともに、第5の自由(以遠権)も対象とする

## 具体的な進め方

- 首都圏空港を含むオープンスカイ第1号を米国との間で実施(10月25日署名式(馬淵国交大臣とルース駐日大使が出席))
- 東アジア、ASEANの国・地域との間で、首都圏空港を含むオープンスカイの実現を目指して積極的かつ戦略的に交渉を推進。2012年度中を目途に主要国との交渉完了を目指す
- 運賃・チャーター便に係る規制・制度改革を10月に実施。その他の分野についても不断に見直し

## 2007年以降の新規国際線乗入航空企業（アジア・オセアニア・本邦）

国・地域	航空企業	乗入年月	日本路線
韓国	チェジュ航空	2009年3月20日	関西＝仁川、関西＝金浦 北九州＝仁川 中部＝金浦
	エアプサン	2010年3月29日	福岡＝釜山 関西＝釜山
	ジンエアー	2011年3月27日(予定)※	関西＝仁川
中国	深圳航空	2007年9月10日	関西＝福州＝深圳 関西＝無錫
	山東航空	2010年3月2日	関西＝済南
香港	香港エクスプレス	2008年4月3日	札幌＝香港、沖縄＝香港
	香港航空	2010年9月6日	沖縄＝香港
ロシア	サハリン航空	2010年6月16日	札幌＝ユジノサハリンスク
フィリピン	セブ・パシフィック	2008年11月20日	関西＝マニラ
マレーシア	エア・アジアX	2010年12月9日(予定)	羽田＝クアラルンプール
シンガポール	ジェットスター・アジア	2010年7月5日	関西＝台北＝シンガポール
オーストラリア	ジェットスター	2007年3月25日	成田＝ゴールドコースト 成田＝ケアンズ 関西＝ゴールドコースト 関西＝ケアンズ

このほか、外航社ではイースター航空(韓国)、マンダリン航空、復興航空(台湾)、春秋航空(中国)、ゼストエアウェイズ(フィリピン)等が、また本邦社ではスカイマーク、スターフライヤーが国際線乗り入れを希望。

※経営許可申請中

## 日米オープンスカイ了解覚書（MOU）の概要

平成22年10月25日に馬淵国土交通大臣とルース駐日米国大使が以下の内容の日米オープンスカイ了解覚書（MOU）に署名した。なお、公文の交換は11月13日に実施されている。

### 路線

自国内地点、中間地点、相手国内地点及び以遠地点のいずれについても制限なく自由にルートを設定することができる。

### 便数

便数の制限は行わない。

### 参入企業数

参入企業数の制限は行わない。

### コードシェア等

同一国・相手国・第三国の航空企業とコードシェア等の企業間協力を行うことができる。

### 運賃

航空運賃の設定については、差別的運賃等一定の要件に該当するものを除き、企業の商業上の判断を最大限尊重するとともに、可能な限り迅速な審査を行う。



### （参考）

さらに、日米オープンスカイの実施と併せて、同一のアライアンスに属する日米双方の航空企業（\*）が独占禁止法適用除外（ATI）を取得することが可能となり、アライアンス間の競争を通じて、運賃の低下、乗り継ぎ時間の短縮等、更なる利用者利便の向上が期待される。

（\*）○ワンワールド           ： 日本航空 + アメリカン航空

○スターアライアンス       ： 全日空 + ユナイテッド航空 + コンチネンタル航空

## 交渉相手国・地域の考え方

交渉の基本戦略を推進していくため、具体の交渉相手国・地域及びその優先度については以下の要素を考慮して戦略的に決定。

・本邦企業を含む需要の大きさ、成長性(特に2国間輸送の需要に着目)

・LCCを含む新規参入・増便の蓋然性・切迫性

・オープンスカイ実現への積極的姿勢

・安全、セキュリティーに関する監督体制の充実

・VJC指定国か否か

・経済・外交関係の重要性

など

# 羽田空港における再拡張事業の経緯と今後の予定

- 2010年10月21日 供用開始 (D滑走路・国際線旅客ターミナルビル等)
- 2010年10月31日 国際定期便就航 (昼間3万回・深夜早朝3万回の計6万回)

## 国際線旅客ターミナルビル

2008年5月1日 着工  
2010年7月31日 竣工

今後

国際線旅客ターミナルの拡充に着手し、最速で2013年度中の44.7万回への増枠を機に、国際線枠を9万回規模 (昼間6万回・深夜早朝3万回) に拡大。欧米や長距離アジアを含む高需要・ビジネス路線を展開

## D滑走路 (2,500m)

2007年3月30日 着工  
2010年8月30日 竣工



【参考】新管制塔運用開始 (H22. 1. 12)

【2010年9月2日撮影】

# 成田空港における30万回化の合意と容量拡大に向けた取組み

## 現状

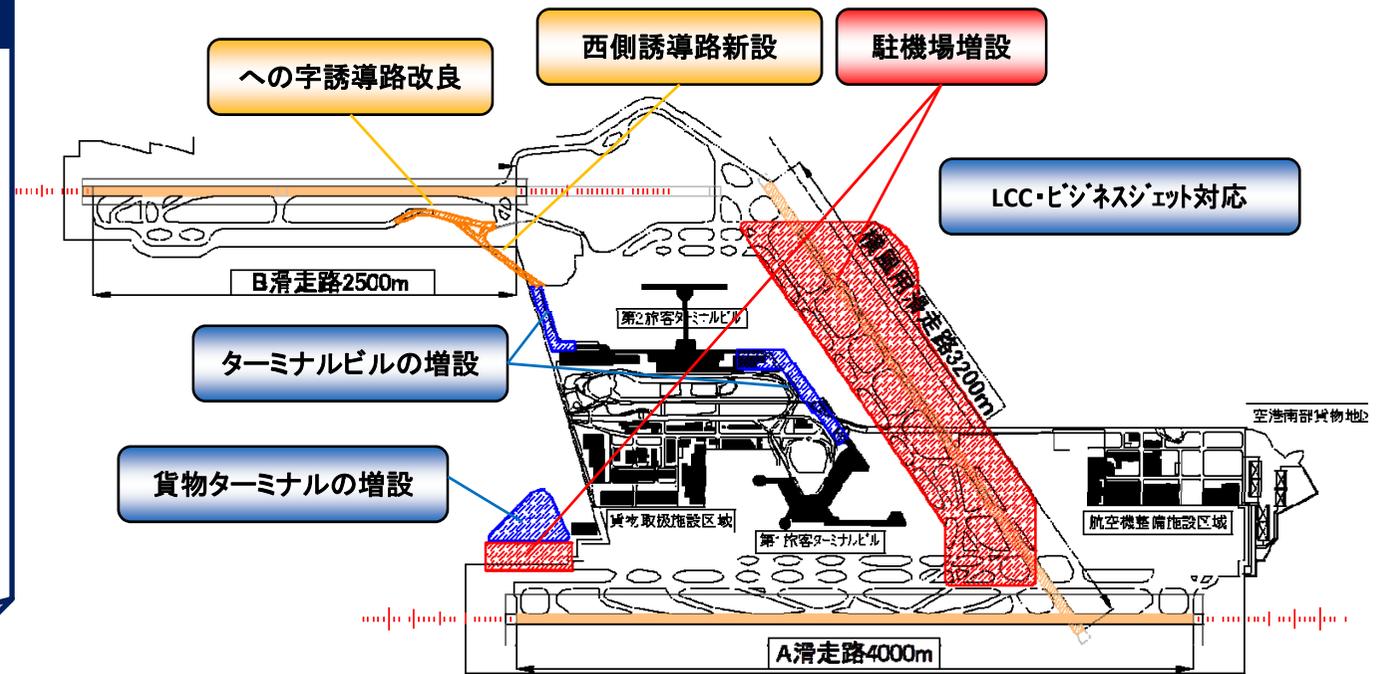
成田空港の年間発着枠は平成22年3月28日に20万回から22万回に増加。さらに、10月13日の「四者協議会(※)」において、空港容量を30万回まで拡大することについて地元の合意が得られた。

(※) 国、千葉県、地元市町村、空港会社で構成。成田空港の機能充実と地域との共生の推進に向けた課題について、関係4機関で協議する場。

## 30万回に向けた取組み

1. 管制方式の高度化  
2011年度に同時平行離着陸方式を導入
2. 施設の拡充整備等
  - i) 誘導路の改善
  - ii) 駐機場増設
  - iii) 需要を踏まえLCC（格安航空会社）・ビジネスジェットに対応
  - iv) ターミナル増設（27万回以上の場合）
3. その他（アクセス改善など）

## 今後の施設整備概要

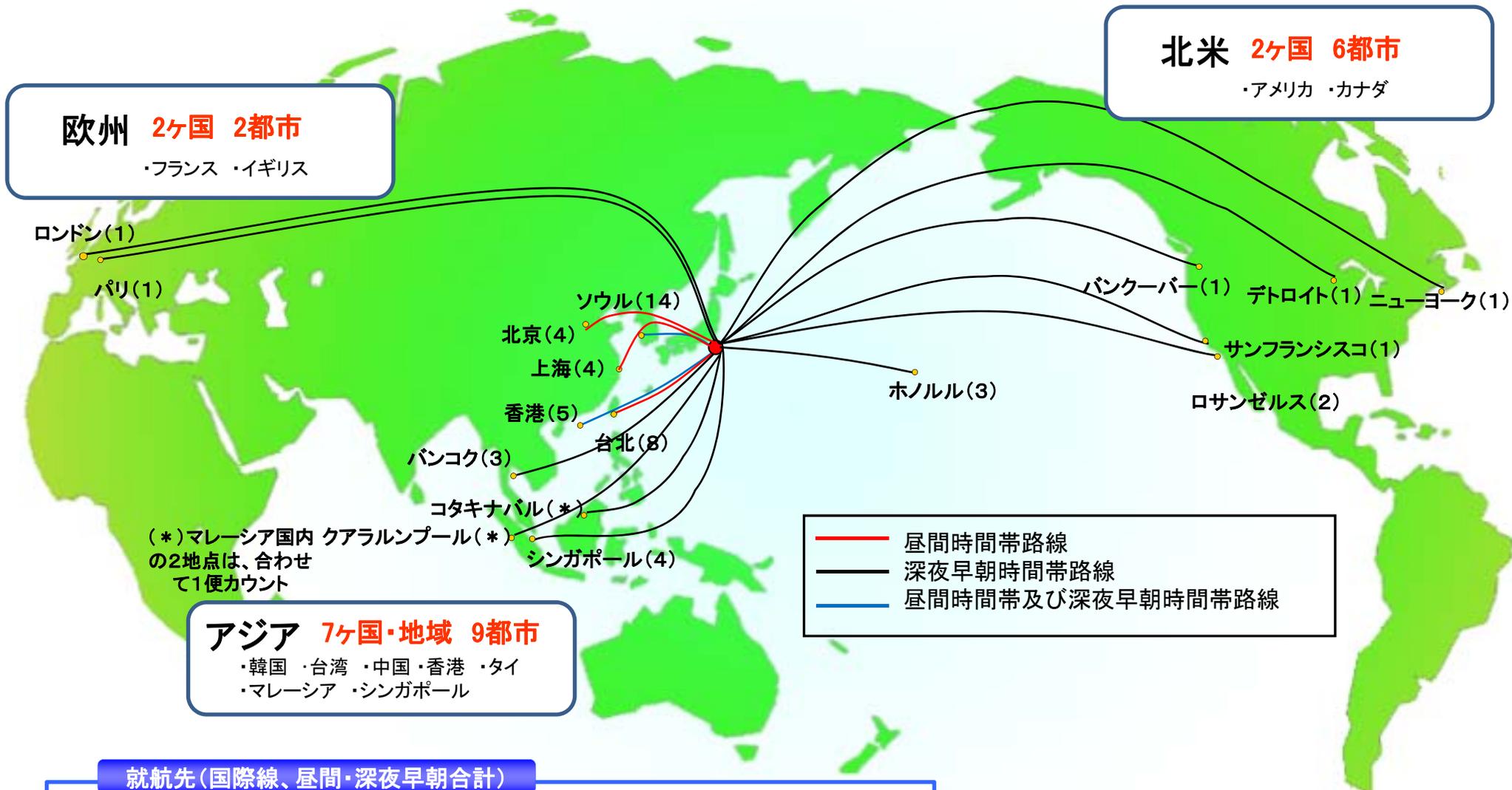


## 将来

地元との合意を踏まえ、最短で、**2011年度中に25万回、2012年度中に27万回、2014年度中に30万回**へと空港容量の拡大を目指す。

拡大された容量を最大限活用して、**更なるネットワークの拡大、国内フィーダー線の拡充、LCC(格安航空会社)・ビジネスジェットなどの多彩な航空サービスの拡大を実現し、アジアのハブ空港としての地位を確立**

# 羽田空港における国際線ネットワーク(2010年10月以降)



就航先(国際線、昼間・深夜早朝合計)

11ヶ国・地域、17都市 1日最大54便(本邦25便(2社)、外航29便(18社))

※事業計画認可ベース

※便数は2010年冬期スケジュール期間中の最大便数

# 成田空港における国際線ネットワーク(2010年10月以降)

**欧州 11ヶ国 16都市**

- ・イギリス ・イタリア ・オーストリア
- ・オランダ ・スイス ・デンマーク
- ・ドイツ ・トルコ ・フィンランド
- ・フランス ・ロシア

**北米 2ヶ国 18都市**

- ・カナダ ・アメリカ



**アフリカ・中東 4ヶ国 5都市**

- ・イラン ・エジプト
- ・アラブ首長国連邦 ・カタール

**中南米 1ヶ国 2都市**

- ・メキシコ

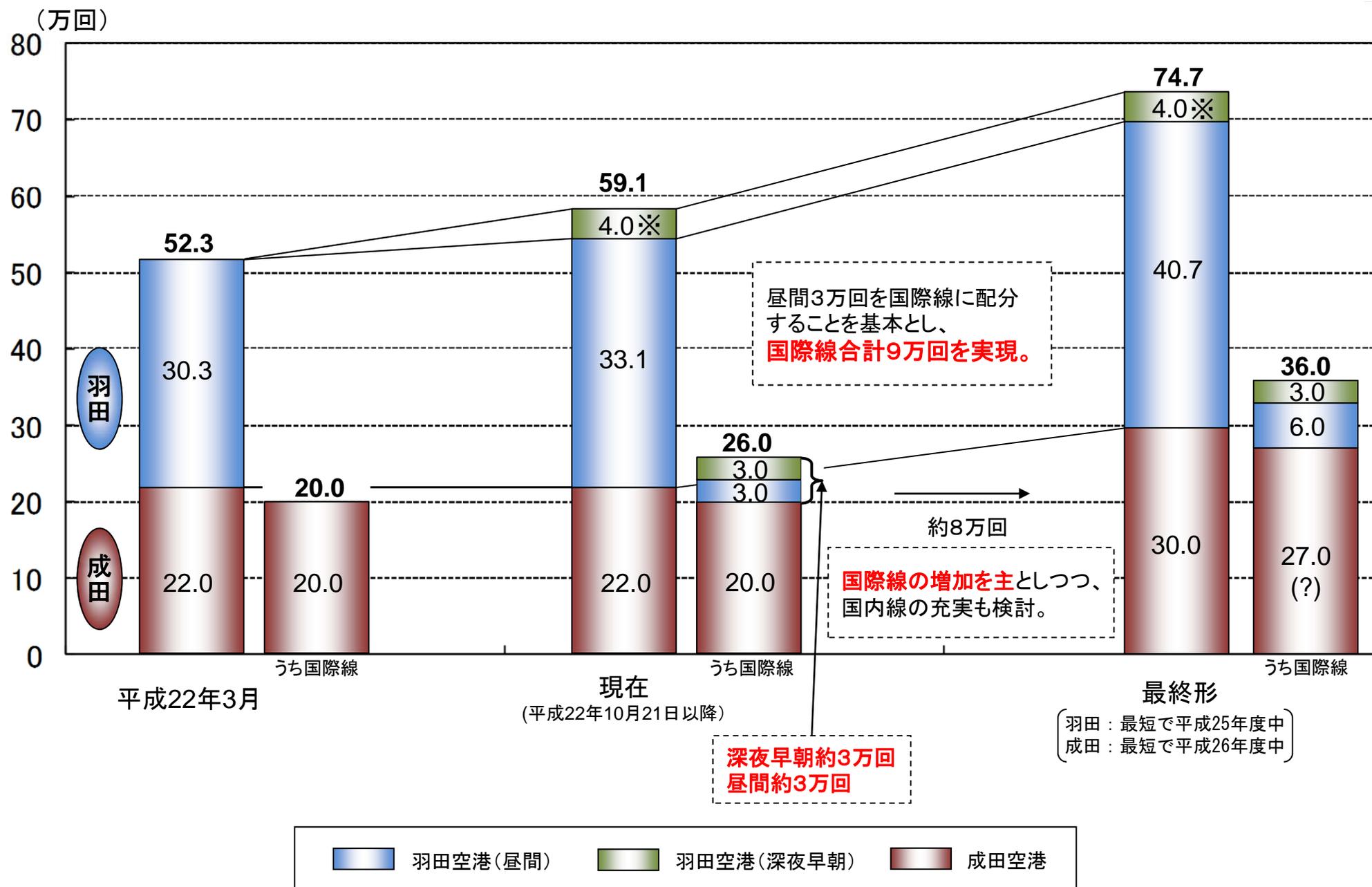
**アジア 17ヶ国・地域 41都市**

**オセアニア 7ヶ国 11都市**

- ・オーストラリア ・グアム島
- ・タヒチ ・ニューカレドニア
- ・ニュージーランド
- ・パプアニューギニア
- ・北マリアナ諸島

**2010年冬期 就航先(国際線)**  
**42ヶ国・地域、93都市**

# 首都圏空港（羽田・成田）の発着枠の増加について



※ 深夜早朝時間帯4万回のうち、1万回は国際チャーター便や国内貨物便を予定。

## 関西国際空港・大阪国際空港の経営統合について（案）

平成 22 年 11 月 22 日  
国土交通省航空局

### 1. 経営統合の趣旨

- (1) 国土交通省成長戦略（平成 22 年 5 月 17 日国土交通省成長戦略会議）の方針を着実に実現する。
  - ・ 関西国際空港（以下「関空」）を首都圏空港と並ぶ国際拠点空港として再生する。
  - ・ 関空について、早期に政府補給金への依存体質から脱却し、1.3 兆円を超える債務を返済することにより、健全なバランスシートを構築することを目標とする。バランスシート改善には、関空のキャッシュフローから生み出される事業価値のみならず、大阪国際空港（以下「伊丹」）のキャッシュフローから生み出される事業価値や不動産価値も含めてフル活用することも検討する。
  - ・ 両空港の事業運営権を一体で民間にアウトソース（いわゆるコンセッション契約）する手法を基本に、その可能性を追求する。民間の提案を積極的に受け入れる中で、具体的方策を検討していく。
  - ・ なお、新たなスキームに基づく経営の抜本的効率化を図るまでの間は、激変緩和の観点から、時限的に何らかの支援措置が必要となるケースも想定される。
  - ・ 新たな国民負担に頼らずに関空会社のバランスシートの改善を図ることができ、また、関空・伊丹の空港経営についても、民間経営の視点によって戦略的な経営が図られることにより、「パイの拡大」が期待される。
- (2) 経営統合による収益改善に加え、コンセッションを実現させ、併せて国として以下のような取組みも行うことにより、関空が首都圏と並ぶ国際拠点空港として、関西のみならず日本経済にとって不可欠な人的・物的交流の拠点として機能するよう努めていく。
  - ・ オープンスカイ政策の推進により、世界から関空への路線開設を促進する。特に、アジア・ASEAN 諸国とのネットワークを充実させる。
  - ・ 国際拠点空港として、完全 24 時間空港で深刻な騒音問題がないという関空の強みを活かせる LCC の就航促進、貨物ハブ化等を実現する。
  - ・ 国内資本中心による国内線・国際線就航 LCC 会社について関空を拠点として育成することにより、関空からの国内線就航ネットワークの拡充を図り、内際ハブとして発展させる。
  - ・ 訪日外国人 3000 万人の達成に向けて関空利用促進プロモーションの強化等を実施する。

### 2. 経営統合に係る基本的な考え方

#### (1) 両空港の事業価値最大化のための統合事業運営会社の設立

伊丹、関空両空港の滑走路等の施設、旅客ターミナル（伊丹を除く。）等を一体的に運営する主体（以下「統合事業運営会社」という。）を設立する。

これにより、

イ. 単一主体が両空港を運営することとなり、経営責任が一元化・明確化され、経営の効率化と収益力の強化を図ることが可能となる。この結果、事業価値の最大化が

図られ、より有利で円滑なコンセッションの実施を確保することが期待される。

ロ. 伊丹のキャッシュフローを活用して関空のバランスシートを改善する際に、課税流出が起こらない。

## (2) 経営統合の目的に即した資産の移転と資本関係の整備

### ① 国は伊丹資産及び関空会社株を統合事業運営会社に対して現物出資する。

統合事業運営会社の事業運営を確保するため、国は、これに必要な伊丹資産を現物出資する。また、国の保有する関空会社株を統合事業運営会社に現物出資する。

### ② 関空資産（土地を除く。）を統合事業運営会社に移転する。

関空会社は、事業運営及びコンセッションを行う上で必要不可欠な関空の資産（土地を除く。）を統合事業運営会社に事業譲渡（若しくは吸収分割）する。

関空の土地については、関空会社（以下「関空土地保有会社」という。）が保有し、統合事業運営会社に貸し付ける。

①及び②により、

i. 統合事業運営会社は国 100%出資となり、

イ. 株主が単一となることで、より有利で円滑なコンセッションの実施が可能となる。

ロ. 今回の経営統合は国土交通省成長戦略に基づく国の政策であることから、国主導でコンセッションを実施する仕組みとする。

ii. 関空土地保有会社が統合事業運営会社の子会社となり、

イ. 統合事業運営会社が空港運営事業の基盤たる土地を継続的かつ安定的に使用できることとなり、空港運営事業の安定化が期待できる。

ロ. 金利変動により関空土地保有会社の財務状況が変化した場合に、関空土地保有会社の経営を安定させるような柔軟な土地賃料設定を行うことなどが容易となる。

## 3. 経営統合の具体的な形態

2. の基本的な考え方に基づく経営統合後の両会社のあり方は、以下のとおり

	統合事業運営会社	関空土地保有会社
株主構成	国 100%	統合事業運営会社 67% 自治体等 33%
資産	伊丹土地、滑走路等 関空滑走路、ターミナル等 関空土地保有会社株式	関空土地
事業内容	伊丹空港事業 伊丹土地賃貸 関空空港事業 関空ターミナル事業 等	関空土地賃貸
収入	空港事業運営収入（着陸料等） 伊丹土地賃料 等	関空土地賃料

#### 4. 今後のスケジュール（予定）

概ね2週間後 地元等関係者からの意見等を求め検討の上、法案骨子案を作成し、案を提示。

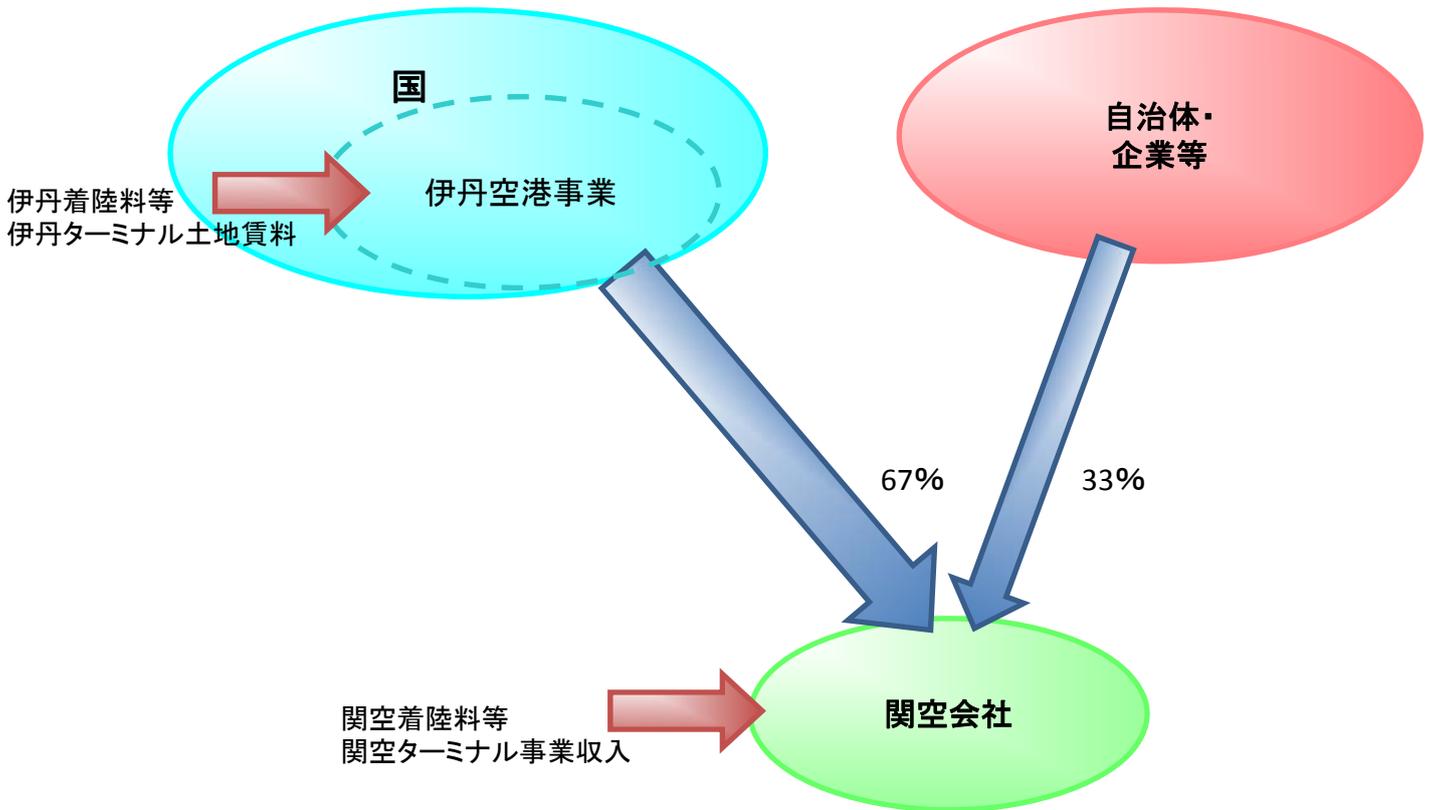
年内 法案骨子を作成

年明け 法案閣議決定、次期通常国会に提出。

※ 法案の前提となる部分以外については、法案骨子作成後も必要事項は継続的に調整する。

# 関西国際空港・大阪国際空港の経営統合について(案)イメージ図

## 現状



## 経営統合後

