

社会資本整備重点計画関連の各施策(各論)等について

平成24年4月27日
国土交通省 航空局

○首都圏空港(成田空港・羽田空港)について

I 首都圏の都市間競争力アップにつながる羽田・成田強化

- ▶これまで容量制約からボトルネックとなっていた首都圏空港について抜本的な容量拡大策を講じ、羽田・成田両空港あわせて約52万回→約75万回に4割以上増加。
- ▶羽田の「24 時間国際拠点空港化」を進めるため、国際線旅客ターミナルの拡充に着手し、平成25年度中に見込まれる昼間40.7万回+深夜早朝4万回への増枠を機に、国際線枠を9万回(1日120便)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も含む高需要・ビジネス路線を展開し、旺盛な首都圏の国際航空需要に対応するとともに、国内線ネットワークを活かして内・際ハブ機能を強化。
- ▶成田は、旺盛な首都圏の国際航空需要に対応する国際線のメイン空港として、今後の増枠分を最大限活用し、更なる国際航空ネットワークの強化を実現するとともに、国内フィーダー、LCCやビジネスジェットの受け入れ等の機能強化を図ることにより、アジア有数のハブ空港としての地位を確立する。

II 日本の空を世界へ、アジアへ開く(徹底的なオープンスカイの推進)

- ▶成田の国際航空ネットワークが概成したことに加え、数年内の30万回への増枠が視野に入ってきたことから、これを契機に、首都圏空港を含めたオープンスカイを推進。
- ▶インバウンド振興を通じた観光立国の実現、LCCをはじめ新規参入の促進のため、アジアの諸国・地域を最優先に戦略的にオープンスカイを推進。

III LCC参入促進による利用者メリット拡大

- ▶オープンスカイの推進、拠点空港におけるLCC専用ターミナルの整備、国際動向に迅速・的確に対応した技術規制の緩和等の各施策の総動員によりLCCをはじめ新規参入の促進のほか、既存航空会社の競争力向上を図り、成長著しいアジア地域からのインバウンド旅行者の受け入れ体制を強化する。

IV 「民間の知恵と資金」を活用した空港経営の抜本的効率化

- ▶中期的には、諸外国の空港と同様に、空港関連企業と空港との経営一体化、民間への経営委託(コンセッション)ないし民営化を通じて、航空インフラの構築と維持の双方に、可能な限り「民間の知恵と資金」が投入されるような仕組みの構築を指向すべきと考える。
- ▶そこに至る具体的な道筋として、空港経営の効率化のためのガバナンス構築を図るとともに、公租公課も含めた空港整備勘定の各歳入・歳出のあり方の見直しを行う。

首都圏空港(羽田・成田)の年間発着枠の増加について

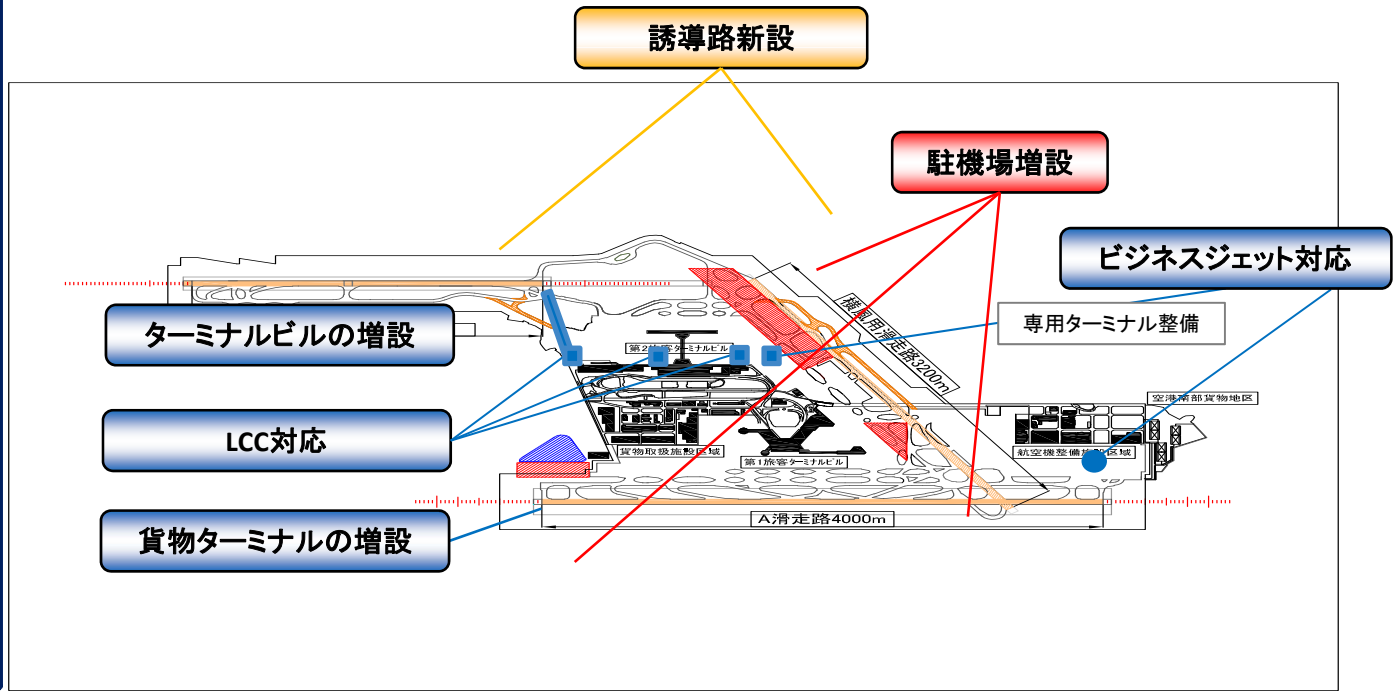
	羽田空港 (うち国際線)	成田空港 (うち国際線)	首都圏空港全体 (うち国際線)
H22.10月まで (羽田D滑走路供用前)	30.3万回	22万回 (20万回)	52.3万回 (20万回)
現在 (H24.3.25以降)	39万回 (6万回) 〔国際線の内訳 昼間：3万回 深夜早朝：3万回〕	25万回	64万回
H24年度	※D滑走路を含めた新しい運用方式 の慣熟及び国際線旅客ターミナル 地区の拡充が前提	27万回	
以降、首都圏空港を含めたオープンスカイを実施			
最終形 羽田：最短でH25年度中 成田：最短でH26年度中	44.7万回 (9万回) 〔国際線の内訳 昼間：6万回 深夜早朝：3万回〕	30万回	74.7万回 (36万回(想定))

- * 1. いずれも年間当たりの回数である。
- * 2. 回数のカウントは、1離陸で1回、1着陸で1回のため、1離着陸で2回とのカウントである。
- * 3. 今後のスケジュールについては、最短の場合を想定したものである。
- * 4. 羽田空港の深夜早朝時間帯については、このほか国際チャーター便等の運航が可能である。

- 成田空港の年間発着枠は、B滑走路の2,500m化の供用や同時平行離着陸方式の導入により、平成23年10月までに20万回から23.5万回まで増加し、平成24年3月25日に25万回に増加したところ。
- 今後は、新成長戦略等で示された方針及び地元合意(平成22年10月13日)を踏まえ、平成24年度末までに発着枠を27万回へ拡大し、その時点でオープンスカイを実現するとともに、最短で、**平成26年度中に30万回**への拡大を目指した取り組みを進める。
- また、拡大された容量を最大限活用して、**更なる国際航空ネットワークの強化、国内フィーダー線の拡充、LCC・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

- ### 30万回に向けた取り組み
- 管制方式・システムの高度化
平成23年10月に同時平行離着陸方式を導入
今後、同時平行離着陸方式の効率的な運用に資する監視装置整備を実施
 - 施設の拡充整備等
 - 誘導路の新設
 - 駐機場増設
 - 需要を踏まえLCC(格安航空会社)・ビジネスジェットに対応
 - ターミナル増設(27万回以上の場合)
 - その他(アクセス改善など)

今後の施設整備概要




4本目の滑走路(D滑走路)及び国際線地区の整備を実施:

■2010年10月21日 D滑走路・国際線旅客ターミナルビル等 供用開始

■2010年10月31日 32年ぶりに国際定期便が就航(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
及びエプロン

D滑走路
(2,500m)



国際線旅客ターミナル及びエプロンの拡充に着手し、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

新成長戦略等に基づき、24時間国際拠点空港化を推進し、平成25年度中の発着容量44.7万回及び国際線9万回への増枠等を達成するため、空港機能・利便性等の更なる向上を図る。

これにより、首都圏の交通利便性を向上させ、ビジネス・観光両面における都市間競争力を大幅に強化し、我が国にヒト・モノ・カネを積極的に呼び込む原動力とする。

【国際線地区の拡充】

○ 国際線9万回への増枠に必要な整備

- ・エプロン増設・改良
- ・CIQ施設の増設
- ・空港アクセス道路改良

【発着容量の拡大】

○ 発着容量44.7万回への増枠に必要な整備

- ・エプロンの新設・改良
- ・航空交通流管理システムの改良

【長距離国際線の輸送能力増強】

○ 深夜早朝時間帯に就航する長距離国際線の大型化を可能

- ・C滑走路延伸事業



成田に就航予定のLCC

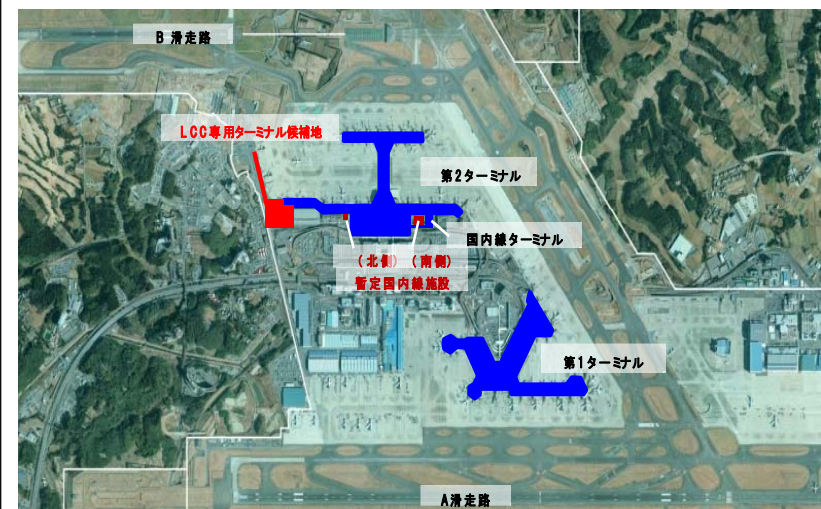
会社名	エアアジア・ジャパン(株)	ジェットスター・ジャパン(株)
資本金	10億円 順次50億円まで増資予定 (ANA 67%, エアアジア 33%)	48億円 (カンタスグループ 33.3%, JAL 33.3%, 三菱商事 33.4%, 東京センチュリーリース 16.7%) ※運航開始後に増資を含め120億円を予定
拠点空港	成田国際空港	成田国際空港
使用機材	エアバスA320-200型機 (就航後A330の導入計画あり)	エアバスA320 ※当初3機、その後3年間で24機まで増機
運航路線	内) 成田＝札幌 (2012年8月) 成田＝福岡 (") 成田＝那覇 (") 際) 成田＝仁川 (2012年10月) 成田＝釜山 (")	内) 成田＝福岡、新千歳 (2012年7月3日) 成田＝那覇、関西 (2012年7月9日) 関西＝新千歳、福岡 (2012年8月24日) 際) 中国、韓国などの短距離国際線を予定 (2013年中)
許可申請状況	申請日 平成23年10月27日 許可日 平成24年 2月 2日	申請日 平成23年12月21日 許可日 平成24年 4月 6日
事業形態の特徴	ANAの連結子会社。連携・調整が図られる事業運営。	JALから独立した事業運営
		

成田におけるLCCターミナル整備

○ONAAでは、2012年夏より就航予定の本邦LCC 2社について、当面、既存施設(第2ターミナルビル)を活用して受け入れる予定。(国内線は第2ターミナルに暫定施設を増築、国際線は、第2ターミナルの既存施設で受け入れ)。

○LCCの旺盛な就航計画を踏まえ、2014年度完成を目途に、第2ターミナルビル北側にLCC専用ターミナルを建設する方針。今後、CIQ官署等と調整を進める予定。

【位置図】



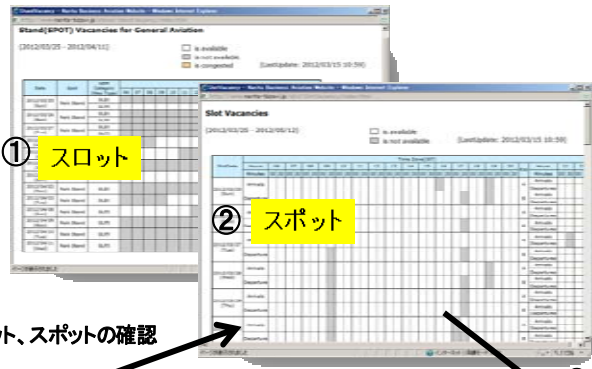
- 昨年10月に専用駐機スポットを増設するとともに、駐機日数の拡大や週枠制限を撤廃。今後、更なるスポット増設を予定。
- 本年3月31日の専用ターミナル施設供用により、①専用動線によるプライバシー確保、②出入国手続きの短縮、③近接する高速道路を利用した東京エリアへのスピーディーなアクセスが実現
- 本年4月2日に乗入手続きをWEB化し、申請手続きが簡便化

乗り入れ促進に係る現在までの取組み状況

	現時点における改善状況	更なる取組み
発着枠	22万回 →23.5万回に増枠(23年10月) →25万回に増枠(24年3月)	24年度中: 27万回 最短 26年度中: 30万回
スポット	15→18スポットに増設 (23年10月)	ビジネスジェットも使用できる新たなスポット 最大12の設置(24年度末)
ウェブの活用 (発着枠・スポット)	空き情報の開示(23年10月) ウェブでの使用申請(24年4月)	-

ビジネスジェット乗り入れ申請手続きのWEB化

スロット・スポット空き確認画面



スロット、スポットの確認

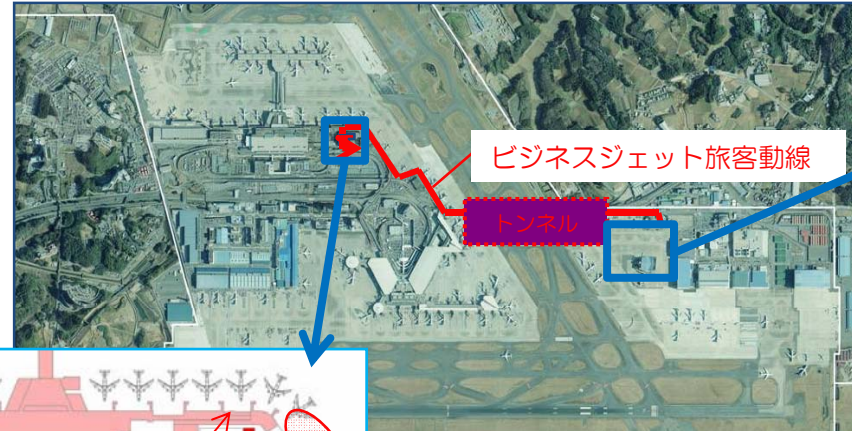
必要事項の入力
利用規約の確認

③ 仮予約の申請
CAB・NAA

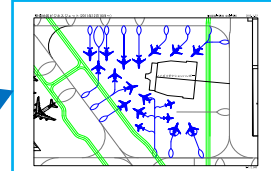
④ 申請の承認



首都圏初のビジネスジェット専用ターミナル施設の概要



【専用駐機スポット】



18スポットを整備
連続駐機可能日数
14日間→30日間へ拡大



【ビジネスジェット専用ターミナル】

定期便が使用していない場合に限り、
ターミナル直近のスポットで
お客様の乗降が可能

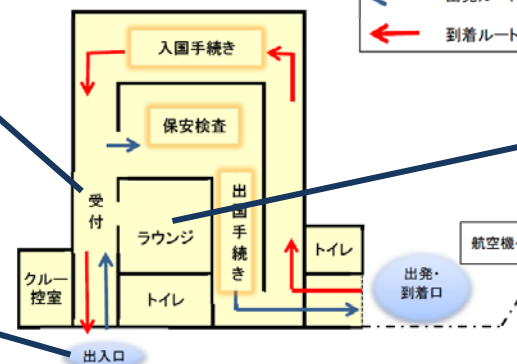


受付・エントランス



出入口

Premier Gate レイアウト図



ラウンジ

※写真はイメージ

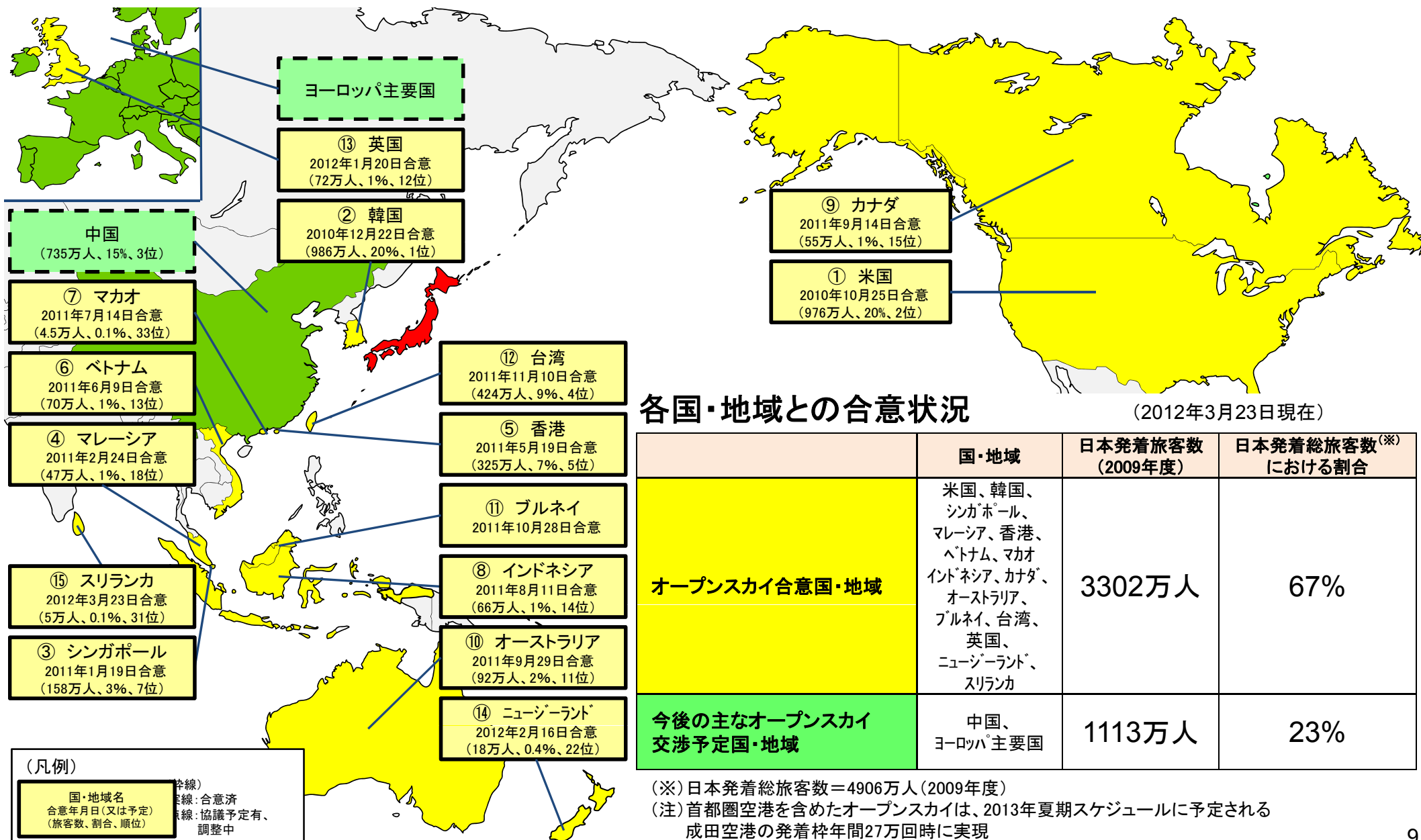
オープンスカイとは、企業数、路線及び便数に係る制限を二国間で相互に撤廃すること。

オープンスカイの具体的内容

- 成田の30万回化(2010年10月地元合意済み)、羽田の国際化(2010年10月国際定期便就航)により、首都圏空港の国際線の発着容量が急速に拡大することを踏まえて、首都圏空港を含めたオープンスカイを推進している。
 - 成田空港について、二国間輸送を自由化
 - 首都圏空港以外の空港において、二国間輸送の自由化に加え、以遠地点への輸送(相手国で旅客・貨物を積み込み、第三国へ輸送)を自由化

オープンスカイ交渉の進捗

- 東アジア、ASEANの国・地域を最優先に交渉を推進してきており、これまでに米国、韓国、シンガポール、マレーシア、香港、ベトナム、マカオ、インドネシア、カナダ、オーストラリア、ブルネイ、台湾、英国、ニュージーランド及びスリランカの計15ヶ国・地域との間でオープンスカイに合意。
- 今後、欧州等、アジアの国・地域以外にもオープンスカイの対象を拡大。



各国・地域との合意状況

(2012年3月23日現在)

	国・地域	日本発着旅客数 (2009年度)	日本発着総旅客数 ^(※) における割合
オープンスカイ合意国・地域	米国、韓国、シンガポール、マレーシア、香港、ベトナム、マカオ、インドネシア、カナダ、オーストラリア、ブルネイ、台湾、英国、ニュージーランド、スリランカ	3302万人	67%
今後の主なオープンスカイ交渉予定国・地域	中国、ヨーロッパ主要国	1113万人	23%

(※) 日本発着総旅客数=4906万人(2009年度)

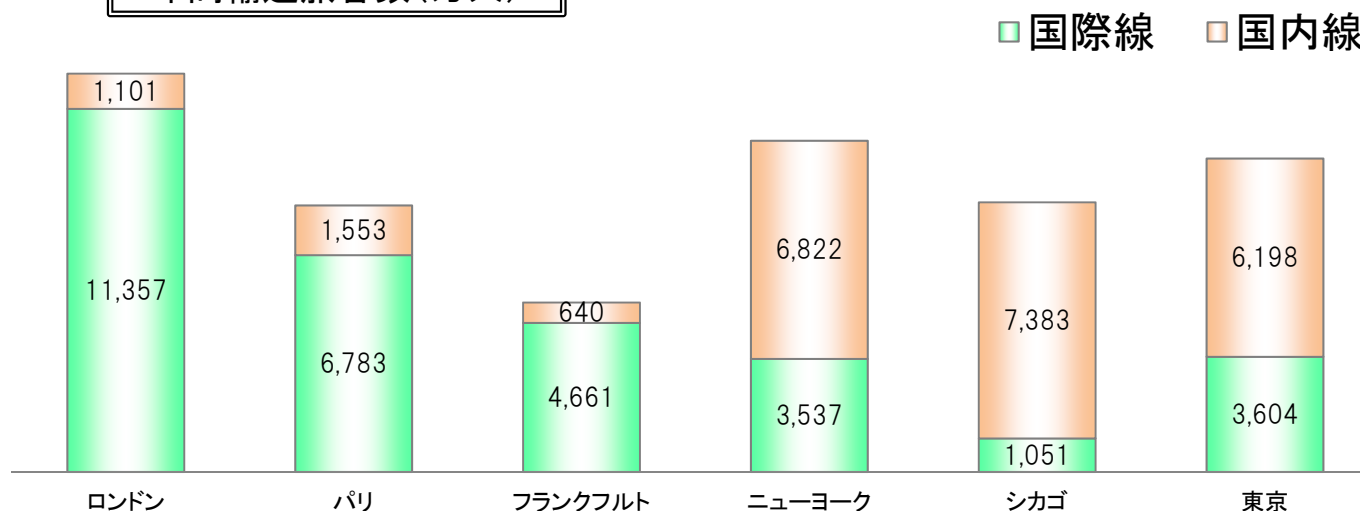
(注) 首都圏空港を含めたオープンスカイは、2013年夏期スケジュールに予定される成田空港の発着枠年間27万回時に実現

首都圏空港(成田空港・羽田空港)について (参考資料)

首都圏空港と欧米主要都市の空港との比較

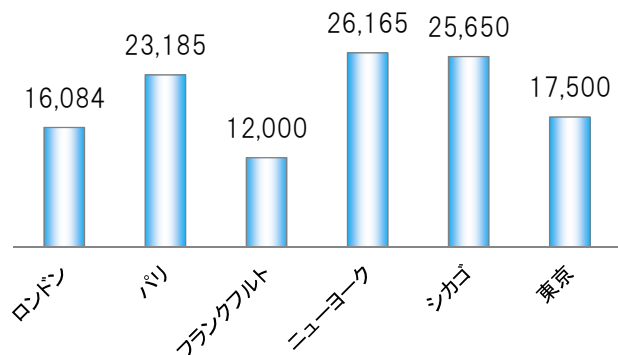
欧米主要都市の空港と比べても、首都圏空港は現時点で旅客数、滑走路延長などの諸指標において遜色の無い水準にある。

年間輸送旅客数(万人)

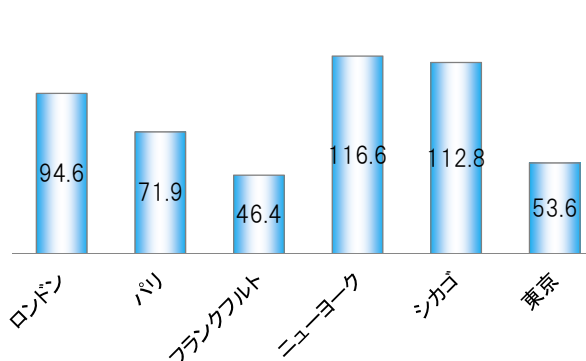


ロンドン = ヒースロー+ガトウィック
+スタンステッド+ルートン
パリ = CDG+オルリー
ニューヨーク = JFK+ニューアーク+
ラガーディア
シカゴ = オヘア+ミッドウェー
東京 = 成田+羽田

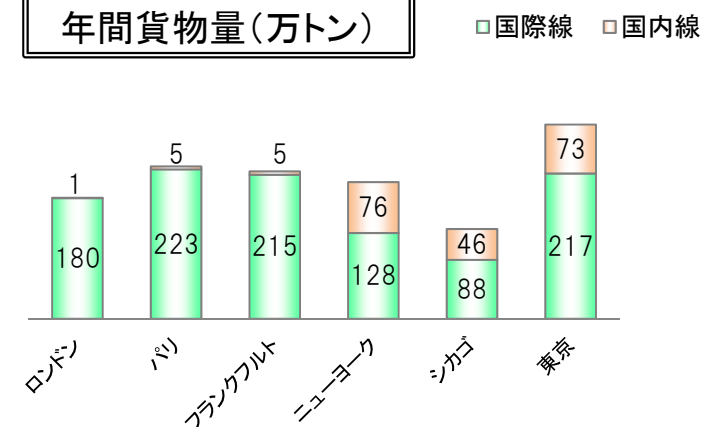
滑走路総延長(m)



年間発着回数(万回、内際合計)



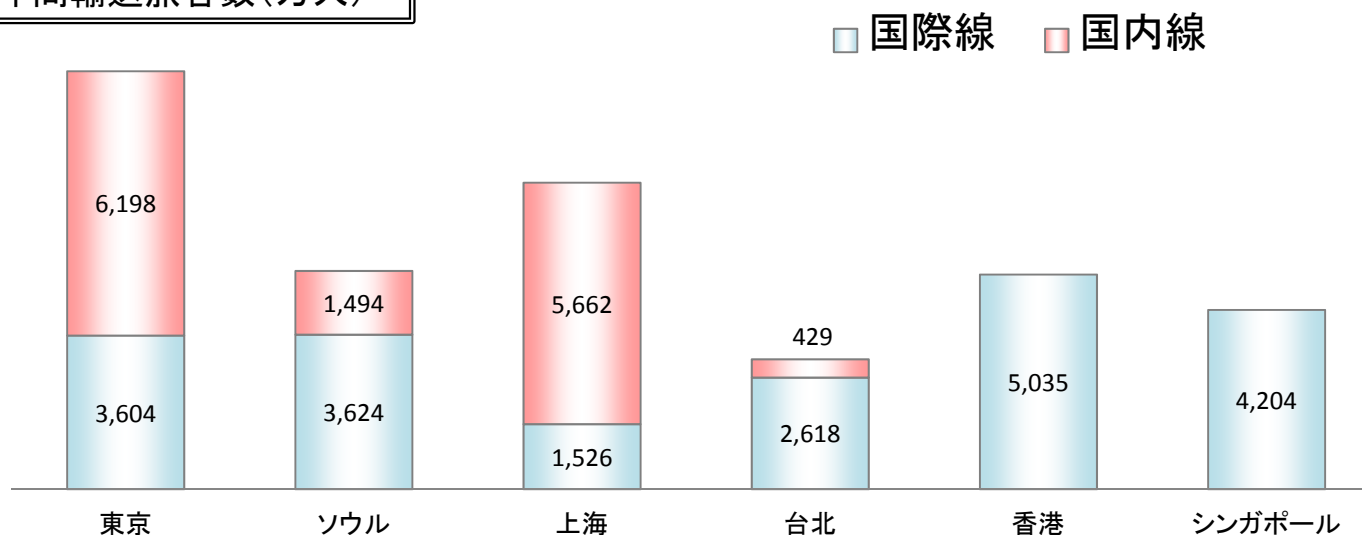
年間貨物量(万トン)



ACI2010より作成

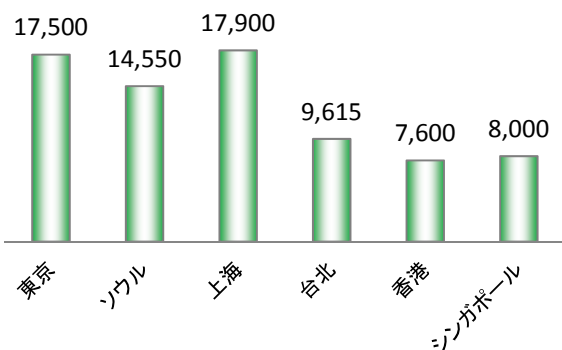
アジア主要都市の空港と比べても、首都圏空港は現時点で旅客数、滑走路延長などの諸指標において最高のレベルにあり、今後数年の間に行われる抜本的な容量拡大・機能強化により、競争力がさらに強化される見込み。

年間輸送旅客数(万人)

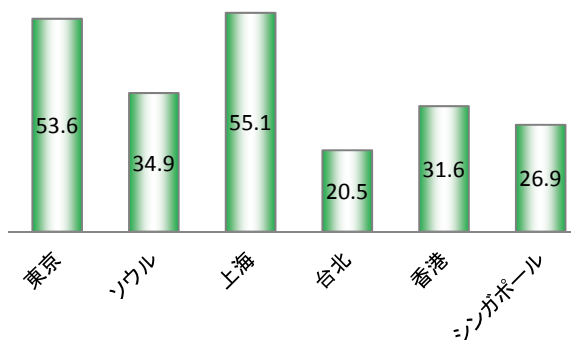


東京 = 成田+羽田
 ソウル = 仁川+金浦
 上海 = 浦東+虹橋
 台北 = 桃園+松山

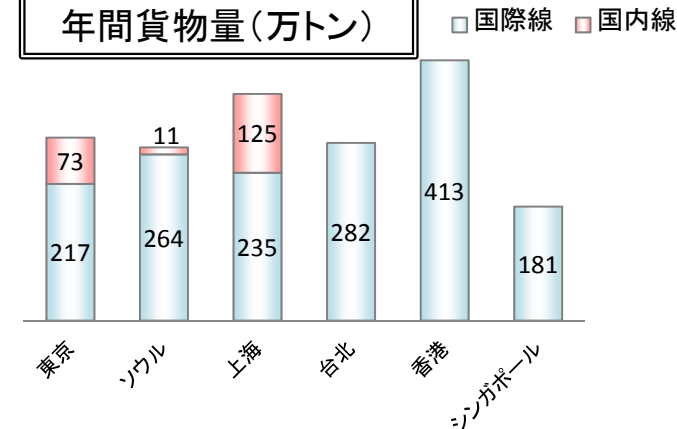
滑走路総延長(m)



年間発着回数(万回、内際合計)

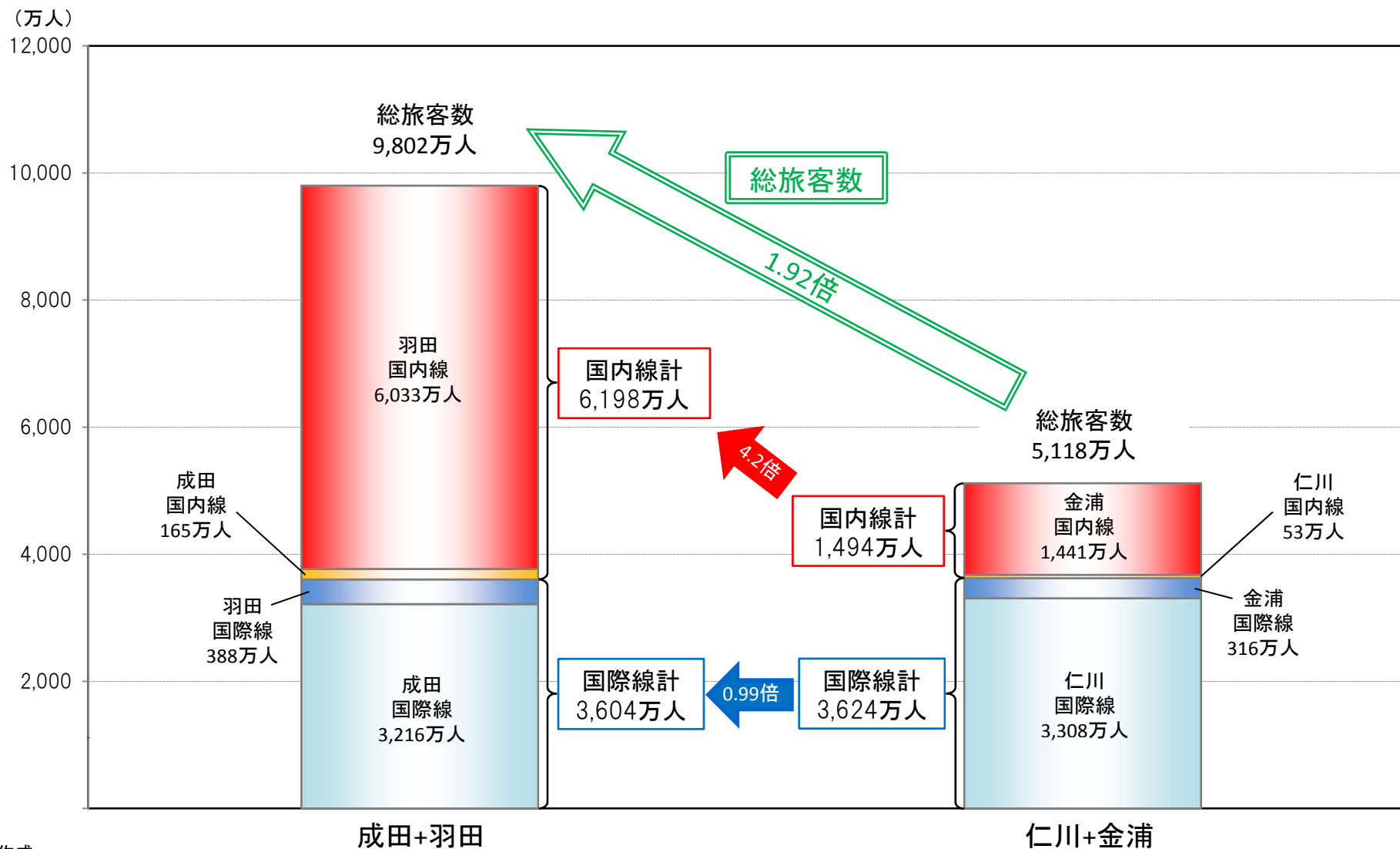


年間貨物量(万トン)



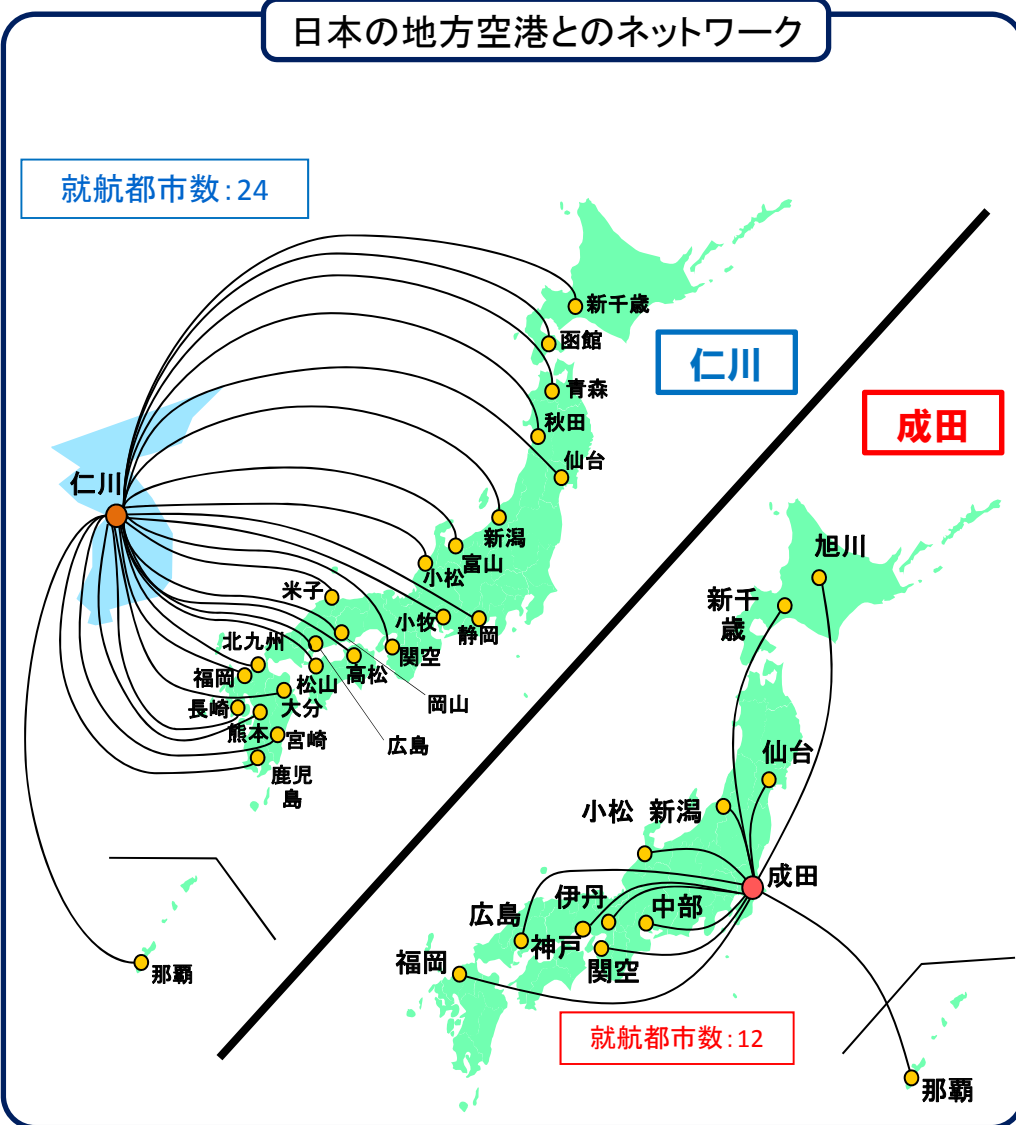
首都圏空港(成田・羽田)と仁川(金浦含む)の旅客数の比較

- 成田・羽田の国際線旅客数は仁川・金浦とほぼ同等であるものの、総旅客数は約2倍、国内線旅客数は約4倍である。
- 日本は韓国に比して国内線需要が旺盛であるため、国際線・国内線両方の強化を見据えた対応が必要。



仁川は成田に比べ、日本の地方都市への就航路線数が多いものの、サンプル調査によると、地方都市から仁川で乗継を行って海外に向かう旅客数は、成田or羽田で乗継を行う旅客数の1/5程度である。

日本の地方空港とのネットワーク



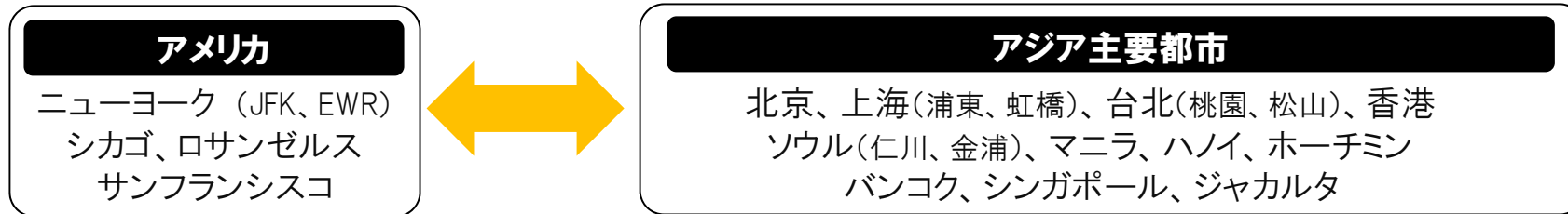
乗継旅客数の比較（年間推計値）

路線	旅客数（万人）	
	22年調査	20年調査
地方空港 ↔ 仁川 ↔ 海外	44	48
成・関・中 ↔ 仁川 ↔ 海外	29	33
日本各地 ↔ 羽田 ↔ 海外*	14	5
日本各地 ↔ 成田 ↔ 海外*	203	192
日本各地 ↔ 成田 ↔ 海外*	141	124
日本各地 ↔ 羽田・成田 ↔ 海外*	62	68
日本各地 ↔ 関西 ↔ 海外*	13	43
日本各地 ↔ 中部 ↔ 海外*	3	14

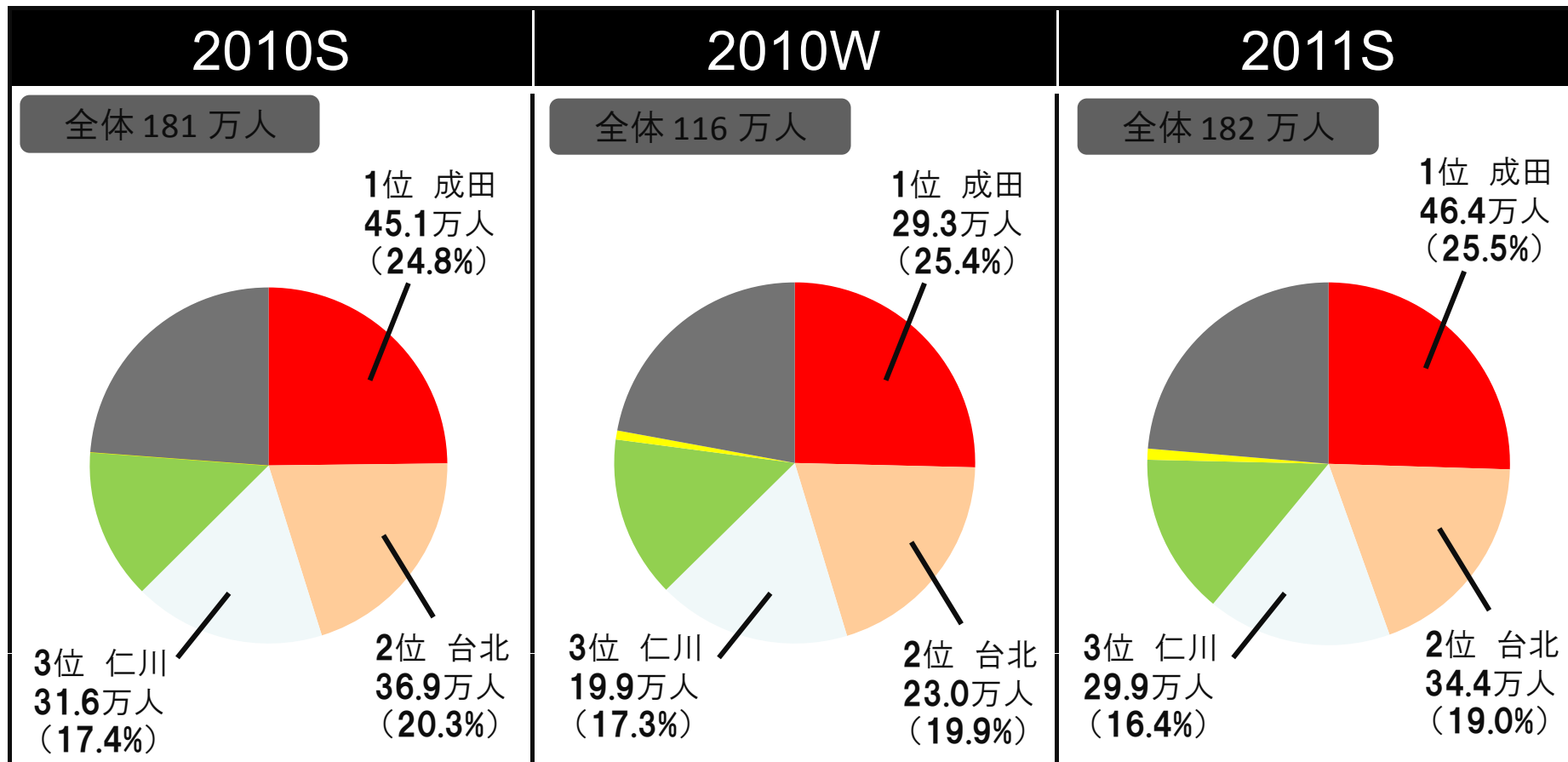
注: 2022年調査の仁川→海外は2020年調査の48万人の約5倍、成田→海外は2020年調査の192万人の約2倍である。

注) ※印の海外は、仁川で国際線から国際線に乗継ぎした旅客を含まない。
 注) 平成22年度及び平成20年の国際航空旅客動態調査による出国ベースの値を2倍にして出入国ベースに換算。
 注) 国際航空旅客動態調査は、調査期間中(4日~2週間)に出国した旅客を対象としたサンプル調査(サンプル率約3%程度)の結果を年間地に拡大推計したもの。

アメリカ=アジア間の旅客流動（経由地別）



■ 成田経由
 ■ 羽田経由
 ■ ソウル仁川経由
 ■ 香港経由
 ■ 台北経由
 ■ その他経由



成田空港における国際線ネットワークの拡充(2012年夏ダイヤ以降)



新規路線

- ・ダーウィン (2012年3月就航)
- ・ハバロフスク(*) (2012年3月就航)
- ・ボストン (2012年4月就航)
- ・サンディエゴ (2012年12月就航予定)
- ・サンノゼ (2012年度以降就航予定)

(※) 定期チャーター

就航地点：2012年夏期スケジュール期首時点のもの
 新規路線・増便路線：2012年夏期スケジュール期首以降のもの
 (各社公表ベース(2012年3月25日現在))

増便路線

- ・イスタンブール (2012年3月増便)
- ・ロサンゼルス (2012年3月増便)
- ・デリー (2012年3月増便)
- ・ウラジオストク(*) (2012年3月増便)
- ・カルガリー (2012年4月増便)
- ・マカオ (2012年4月増便)
- ・カイロ (2012年4月増便)
- ・ウランバートル (2012年6月増便予定)
- ・ボストン (2012年6月増便予定)
- ・コロombo (2012年7月増便予定)
- ・シンガポール (2012年10月増便予定)
- ・ソウル (2012年10月増便予定)
- ・釜山 (2012年10月増便予定)
- ・シアトル (2012年度以降増便予定)
- ・ヘルシンキ (2013年3月増便予定)

(※) 定期チャーター

成田空港の国内線ネットワーク図

2008年度における国内線運航実績

- 運用実績(2008年度)
国内線発着回数：1.4万回
国内線旅客数：113万人
- 就航都市・便数
8都市 133便／週

2011年冬期

スカイマークが新規参入し、ANAが増便

- 新規・増便路線
成田－旭川：週21便 増
成田－新千歳：週14便 増
成田－神戸：週14便 増
成田－福岡：週21便 増
成田－那覇：週14便 増
- 就航都市・便数
11都市 287便／週

2012年夏期

新潟線が新規就航、国内LCCが新規参入

- 新規路線(LCCを除く)
成田－新潟：週7便
- 就航都市・便数
(LCCを除く)
12都市 287便／週

【ジェットスター・ジャパン】(JAL・ジェットスター)
⇒2012年7月より、成田＝札幌、成田＝福岡、成田＝那覇、成田＝関空に就航予定。

【エアアジア・ジャパン】(ANA・エアアジア)
⇒2012年8月より、成田＝札幌、成田＝福岡、成田＝那覇に就航予定

●：2012年4月1日現在の就航都市(287便／週)



羽田空港における国際線ネットワーク(2012年夏ダイヤ)

2010年10月に実現した羽田空港への国際定期便の就航により、ロンドン、パリ、サンフランシスコ、ロサンゼルス等の欧米主要都市や、北京・上海等の近距離アジア都市との路線網が構築された。2012年4月からは、インドネシアへ就航。

欧州 3ヶ国 3都市
 ・フランス ・イギリス ・ドイツ

北米 1ヶ国 5都市
 ・アメリカ



アジア 8ヶ国・地域 9都市
 ・韓国 ・台湾 ・中国 ・香港 ・タイ
 ・マレーシア ・シンガポール
 ・インドネシア(4月28日～)

就航先(国際線・昼間・深夜早朝合計)
12ヶ国・地域、17都市 1日最大54便(本邦26便(2社)、外航28便(16社))

*2012年夏期事業計画認可ベース。期中の一部期間運航される路線を含む。
 **便数は2012年夏期スケジュール期間中の最大便数。

羽田再拡張事業の整備効果

- 国際線のネットワークは、欧米等に新たな路線が開設するなど、4都市・1日最大18便 → 17都市・1日最大54便に大幅に拡大。
- 新たに利便性の高い国際線旅客ターミナル(TIAT)が開業し、国際線旅客数は、対前年同期比(11月～10月)で約2倍となる694万人に増加。
- 羽田での地方空港から国際線への乗継旅客数も約4倍に増加するなど内⇄際乗り継ぎの利便性が向上。
- また、高度な機能を有する国際線貨物ターミナル(TIACT)も開業。

○国際線の就航都市数、就航便数の拡大

再拡張前
3ヶ国・地域 4都市
1日最大18便

→

再拡張後
12ヶ国・地域 17都市
1日最大54便

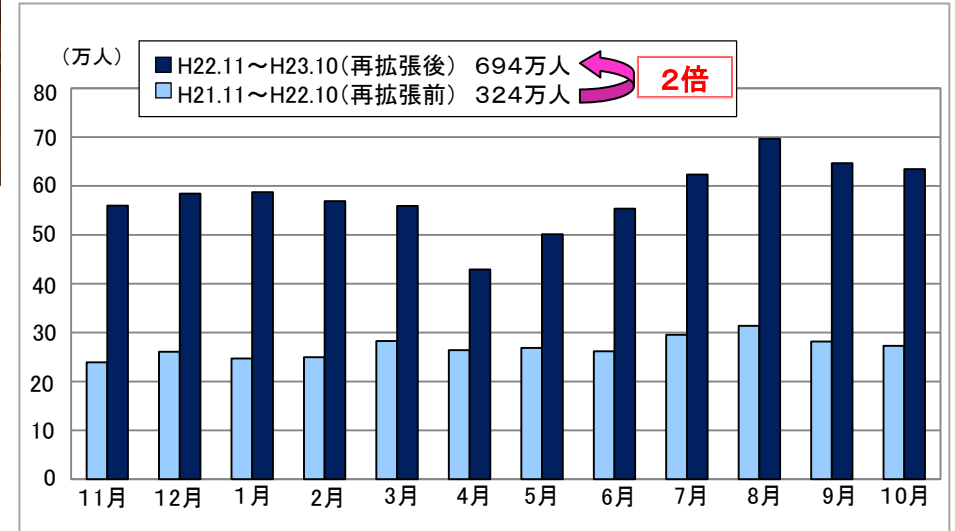


コ・ ロッパ 3便 ロンドン、パリ、フランクフルト
北米 6便 ロサンゼルス、ホノルル、リンフランシスコ、デトロイト、ニューヨーク
その他アジア 9便 バンコク、シンガポール、クアラルンプール、デンバサール
近距離アジア 26便 ソウル、北京、上海、香港、台北

近距離アジア 18便
ソウル、北京、上海、香港

○国際線旅客数の増加

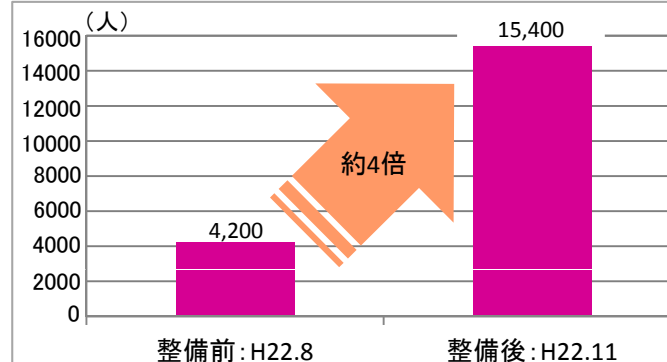
(空港管理状況調査より)



国際線旅客ターミナル(TIAT)

○内⇄際乗り継ぎの利便性向上

【羽田での地方空港から国際線への乗継旅客数(※)】

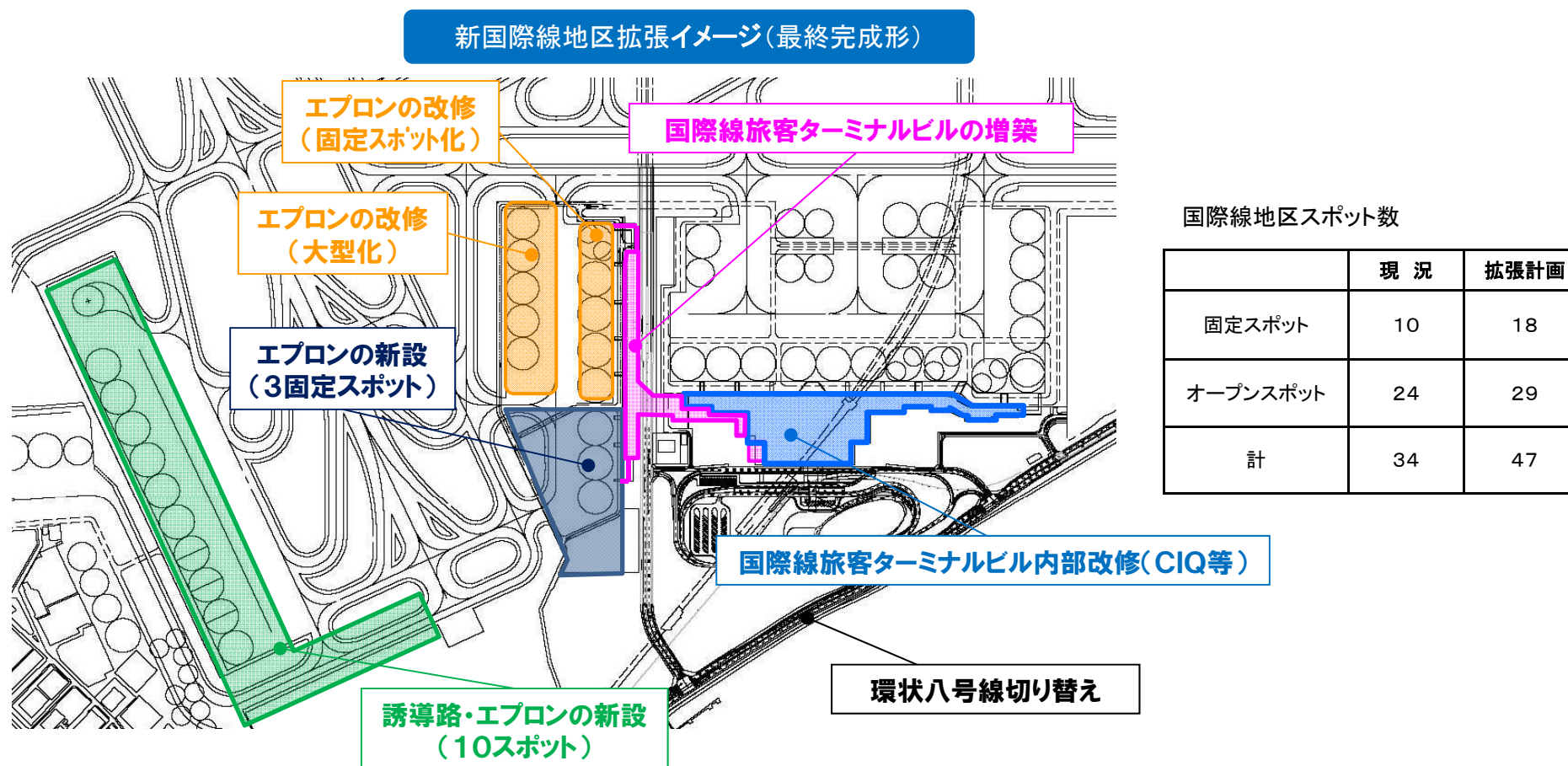


(※) 空港における抽出アンケート調査を用い月間推計値に内・際の乗継比率をかけて簡便に試算したものの



国際線貨物ターミナル(TIACT)

項目	現況	拡張計画
就航路線	近距離アジアビジネス路線	長距離アジア・欧米路線を含めた高需要、ビジネス路線
年間発着回数(昼間時間帯)	3万回	6万回



○関西空港について

1. 関空・伊丹の経営統合事業について

沿革

- ・昭和49年 8月 関空の位置決定。
- ・昭和57年 12月 関空事業に着手。
- ・平成 6年 9月 関西国際空港供用開始。
- ・平成 7年 12月 二期事業に着手決定。
- ・平成19年 8月 B滑走路供用開始。
(我が国初の完全24時間運用可能な国際拠点空港)
- ・平成21年 4月 2期国際貨物地区供用開始。

○空港位置図

大阪湾南東部 泉州沖海上



現況

- 設置管理者：関西国際空港株式会社
- 滑走路：(A)3,500m
(B)4,000m
- 運用時間：24時間

事業概要

○1期事業の概要

(1)規模

- ①滑走路 3,500m 1本
- ②面積 約510ha

- (2) 事業費 1兆4,582億円
(開港までの出資対象事業費)

○2期事業の概要

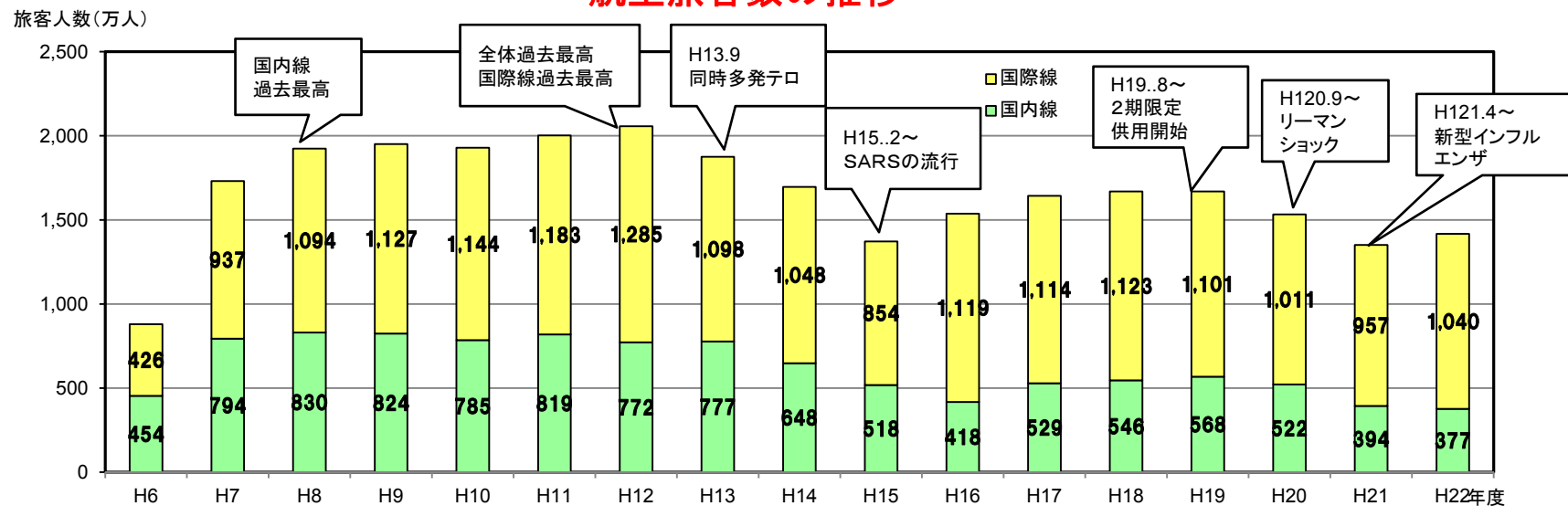
(1)規模

- ①滑走路 4,000m 1本
- ②面積 約545ha

- (2) 事業費 9,071億円
(これまでの出資対象事業費)

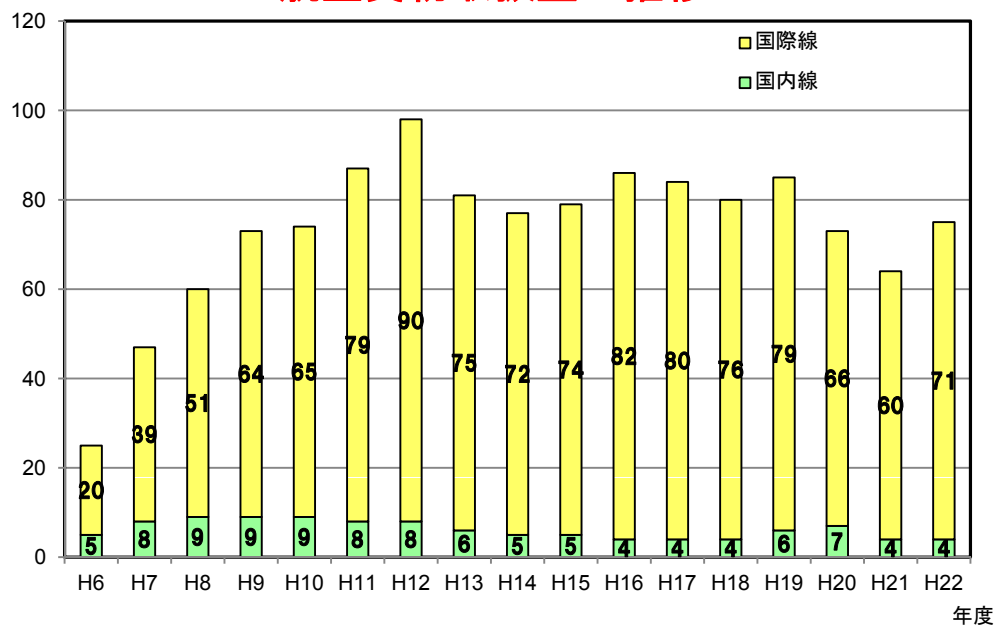


航空旅客数の推移

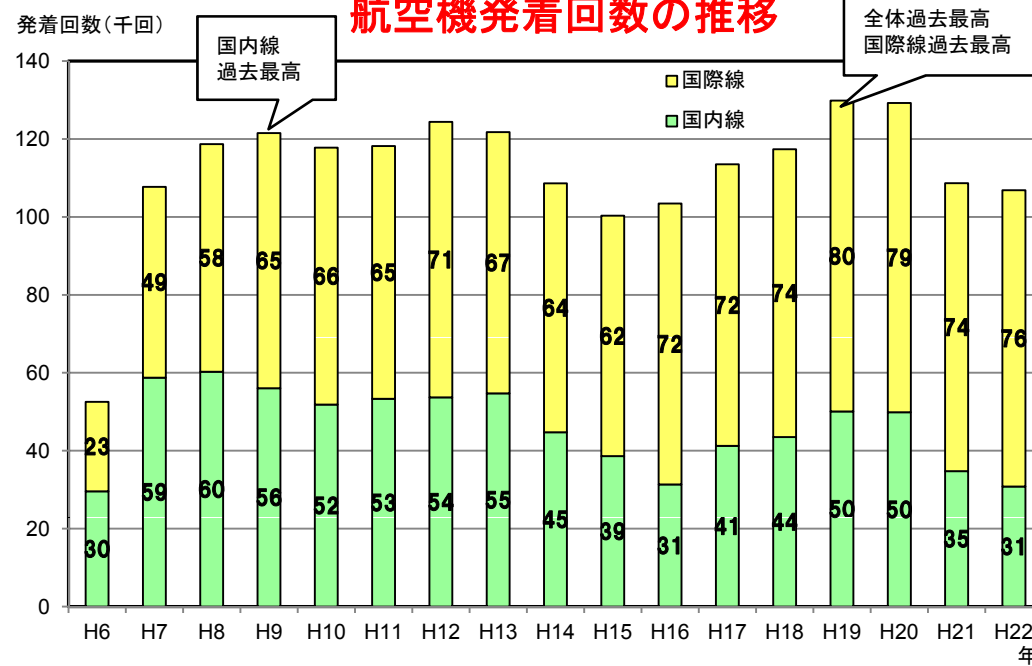


貨物取扱量(万t)

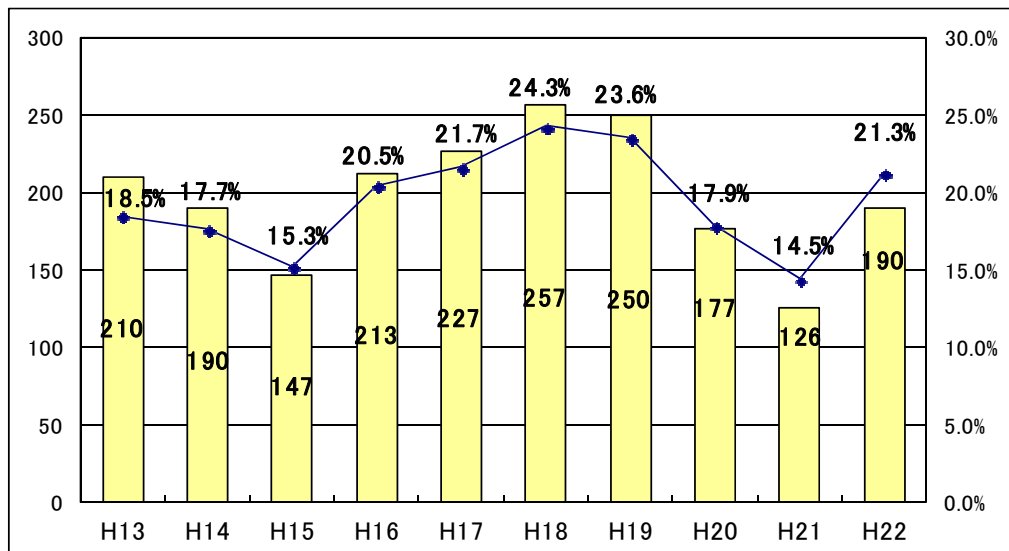
航空貨物取扱量の推移



航空機発着回数の推移

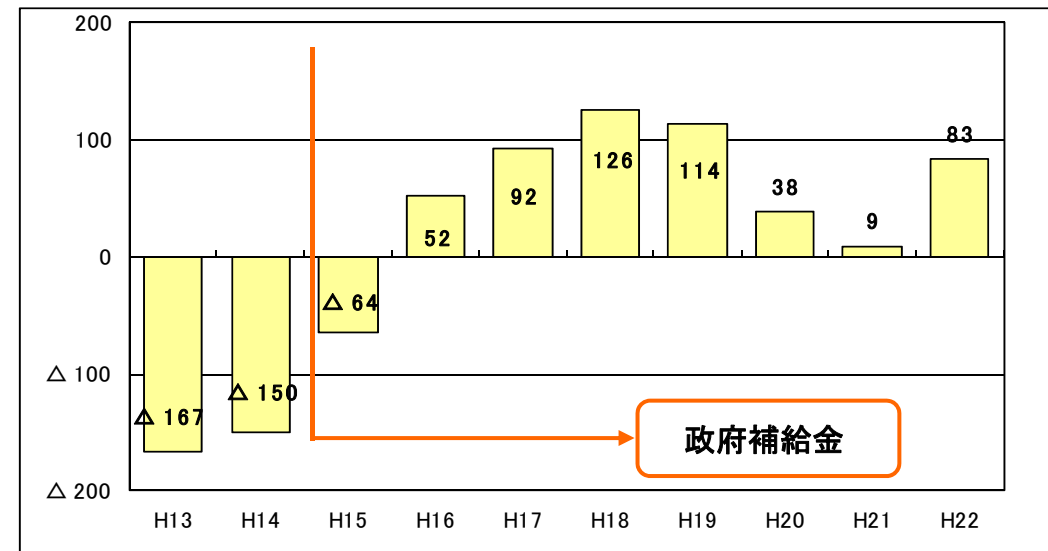


【営業利益・営業利益率推移表】

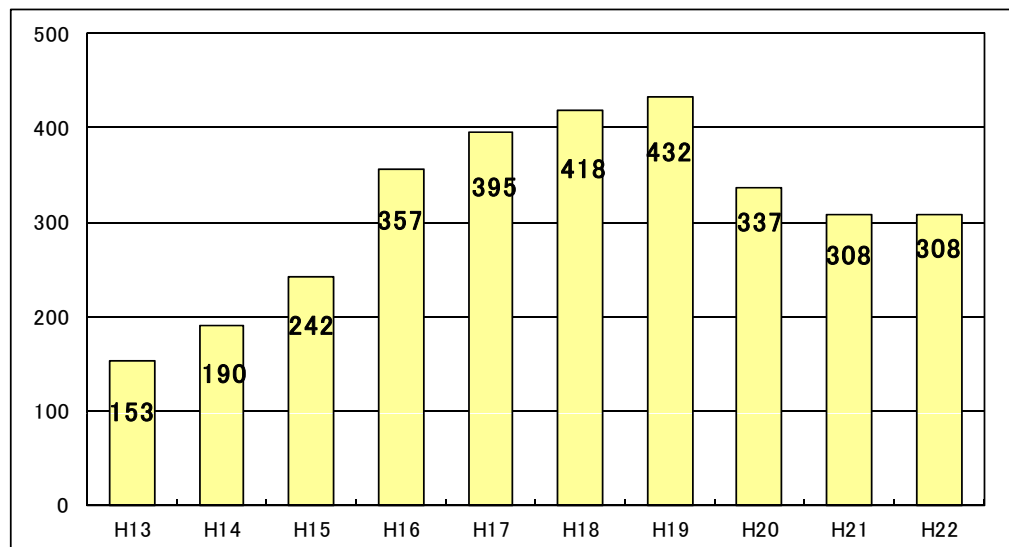


【経常利益推移表】

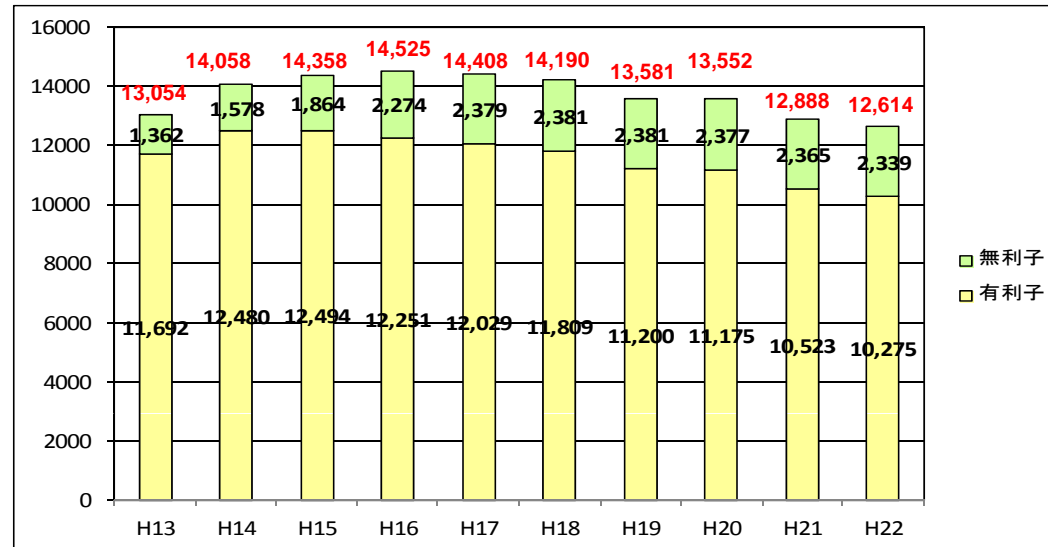
(単位: 億円、%)



【営業活動によるキャッシュフロー推移表】



【有利子負債残高推移表】



沿革

- ・昭和33年3月 米軍から全面返還され、「大阪空港」となる。
- ・昭和34年7月 空港整備法に基づく第1種空港に指定され、「大阪国際空港」となる。
- ・昭和35年6月 日本航空の国際線（大阪～香港）が開設され、39年にジェット旅客機の乗り入れ開始。
- ・昭和45年2月 B滑走路（3,000m）の供用開始。
- ・平成6年9月 関西国際空港の開港に伴い国際線の廃止。
- ・平成9年4月 大阪モノレールが空港へ乗り入れ開始。

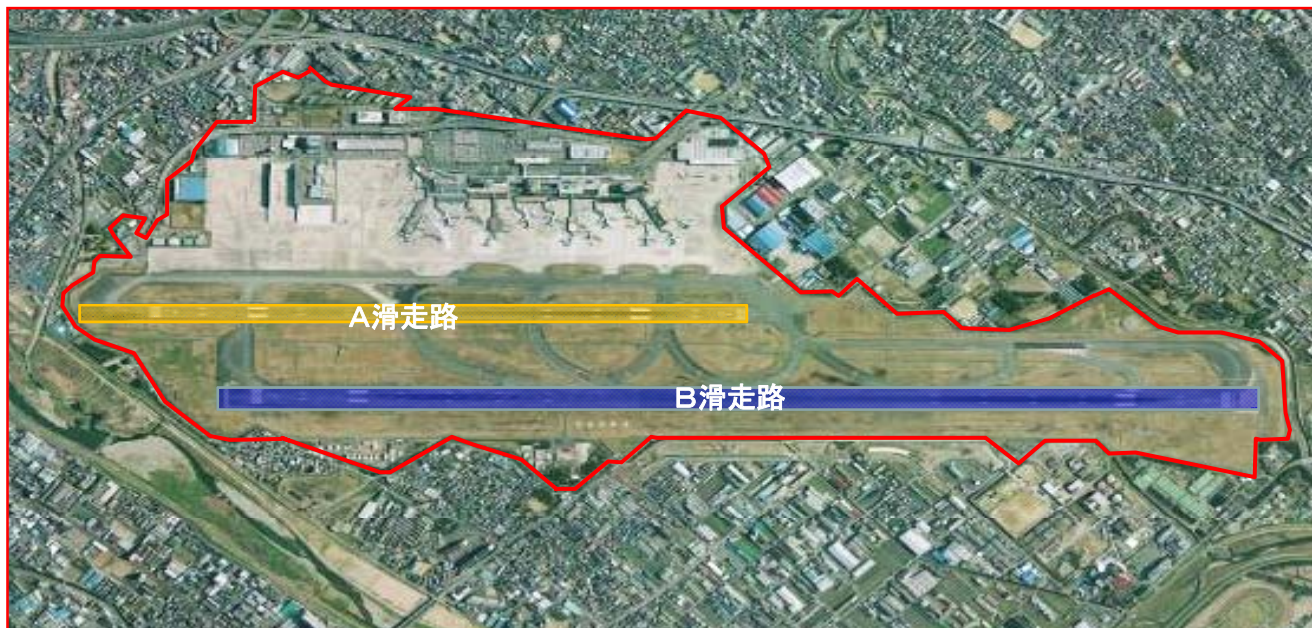
○設置管理者：国土交通大臣

○場 所：大阪府豊中市、池田市
兵庫県伊丹市

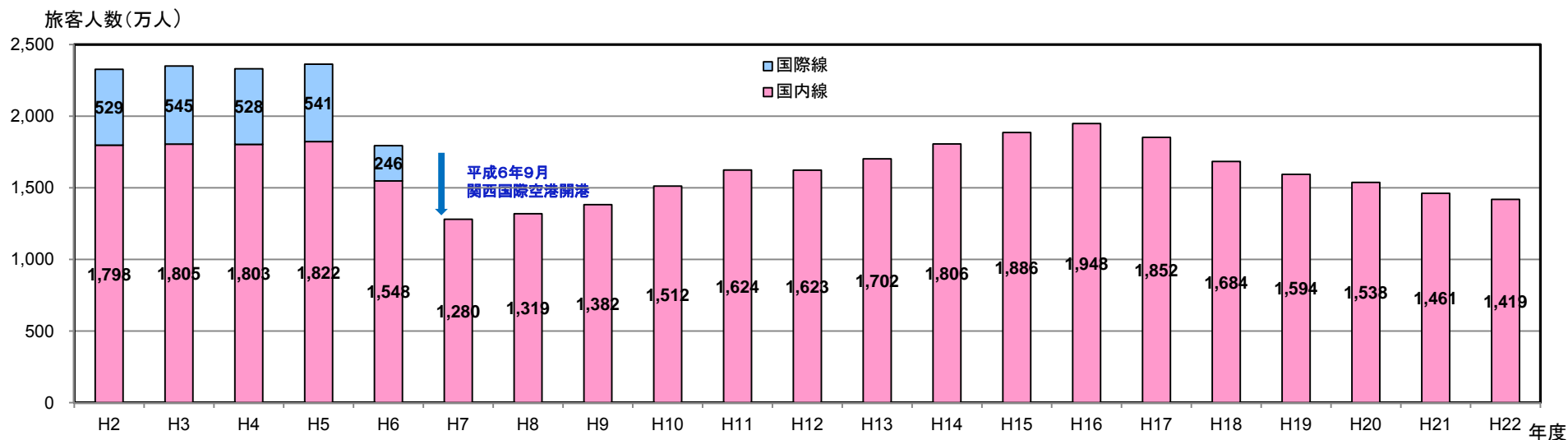
○滑 走 路：(A)1,828m
(B)3,000m

○運 用 時 間：14時間

○利 用 時 間：7:00～21:00

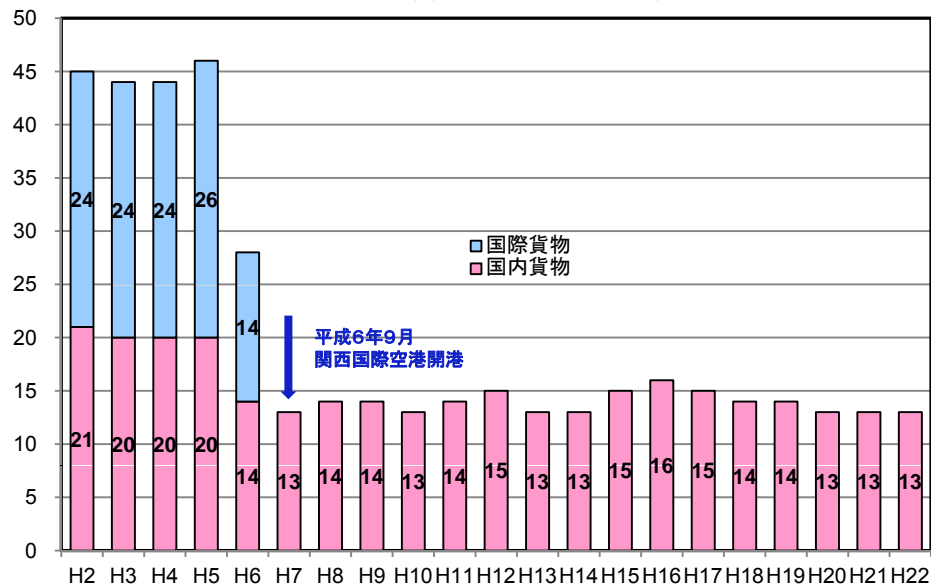


航空旅客数の推移



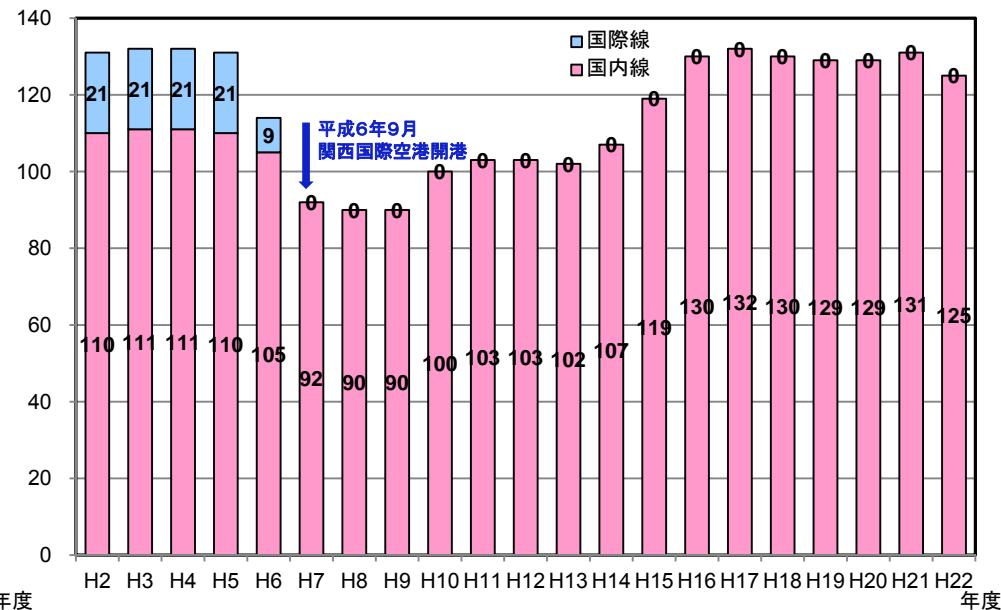
貨物取扱量(万t)

航空貨物取扱量の推移



発着回数(千回)

航空機発着回数の推移



関空・伊丹の状況

関空会社の損益計算書（連結） （H22年度有価証券報告書）

（単位：百万円）

営業収益	89,354	
（うち空港運営事業	58,160)	
（うち商業事業	26,982)	
（うち鉄道事業	4,210)	
営業費用	70,314	
営業利益	19,039	
営業外収益	7,854	
（うち政府補給金	7,500)	
営業外費用	18,602	
（うち支払利息	18,233)	
経常利益	8,289	

Ⅱ期工事竣工の影響 （関空会社の試算）	
営業費用	+2,570
維持管理費等（建設仮勘定に資産計上） 公租公課（新たに発生） など	
支払利息（建設仮勘定に 資産計上）	
営業外費用	+3,350
→ 収益が約59億円悪化	

伊丹空港の収支 （H21年度空港別収支の試算）

（単位：百万円）

営業収益	13,567	
（うち着陸料等収入	11,937)	
（うち貸付料収入等	1,630)	
営業費用	8,078	
営業利益	5,489	
営業外収益	656	
営業外費用	0	
経常利益	6,145	

固定資産税が
約16億円発生する
ため、
収益改善効果は
約45億円

関空会社の貸借対照表（連結） （H22年度有価証券報告書）

（単位：百万円）

流動資産	18,097	流動負債	191,552
		（うち短期借入金	3,900)
固定資産	1,875,340	（うち1年以内償還社債・長期借入金	173,452)
（うち空港事業関連	1,404,480)	固定負債	1,094,028
（うち鉄道事業関連	64,410)	（うち社債・長期借入金	1,083,614)
（うち建設仮勘定	400,975)	負債合計	1,285,580
		資本金	814,990
資産合計	1,893,420	利益剰余金	▲207,530
		純資産合計	607,839

関空のバランスシートの抜本的改善、事業運営の徹底的効率化により、貨物ハブ化、LCC拠点化に向けた前向きな投資、競争力・収益力強化を可能とし、首都圏空港と並ぶ国際拠点空港として再生する。

1. 現状の課題・問題点

- 海上空港建設の経緯から、1.3兆円を超える巨額の負債の元利償還が会社経営を圧迫
- 関西空港の需要拡大を阻害する構造的要因を解決するため、大阪国際空港との関係整理が必要との指摘

2. 関空のバランスシート改善と関空・伊丹の一層の活用

➤ 関空のバランスシート改善

関空のバランスシートを改善するために、関空・伊丹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」)することを基本に、両空港の事業価値の最大化とキャッシュ化を追求。そのため、持株会社の設立による両空港の経営統合を先行させつつ、民間提案を積極的に受け入れる中で具体的方策を検討。

➤ 関空・伊丹の一層の活用

- ① 関空は、施設使用料・着陸料等の戦略的引き下げ、LCC専用ターミナルの整備等を可能とし、アジア全域を視野に入れた貨物ハブの形成、LCCの誘致によるインバウンド受け入れ拠点としての地位を確立。
- ② 伊丹は、関空の補完的空港として活用しつつ、将来的なりニア等の周辺状況の変化や跡地の土地利用計画の策定状況等を見通し、廃港・関空への一元化の検討等、民間の経営判断により、具体的活用方策を決定。
- ③ 大阪ビジネス拠点から関空への鉄道アクセス改善等について、関空の国際競争力強化の観点から、国と地元関係者が連携して、具体的方策、手法等について調査・検討。

関西国際空港(関空)及び大阪国際空港(伊丹)の設置・管理を行う新関西国際空港株式会社を設立するとともに、公共施設等運営権の設定(コンセッション)を通じた関空債務の早期かつ確実な返済を図る。

これにより、関空の我が国の国際拠点空港としての機能の再生・強化及び関空・伊丹の適切かつ有効な活用を通じた関西における航空輸送需要の拡大を図り、我が国の国際競争力の強化及び関西経済の活性化に寄与する。

背景・課題

<関西国際空港(関空)>

[開港日] 平成6年9月4日 [滑走路] 2本 (3,500m, 4,000m)

[総発着回数] (※) 10.7万回 [総旅客数] (※) 1,418万人

{ 国際 1,040万人
国内 377万人
(※)平成22年度速報値(回転翼機を含む)

関空会社管理



<大阪国際空港(伊丹)>

[開港日] 昭和33年3月18日 [滑走路] 2本 (1,828m, 3,000m)

[総発着回数] (※) 12.4万回 [総旅客数] (※) 1,419万人

(※)平成22年度速報値(回転翼機を含む)

国管理



○**関空については**、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**を目標とし、**これを通じて前向きな投資の実行、競争力・収益力の強化**を行う必要がある。

○**バランスシート改善にあたっては**、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、**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**する必要がある。

○関空・伊丹の事業価値の最大化とキャッシュ化の手法としては、**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。

法案の概要

1. 関空・伊丹の基本方針

○国土交通大臣は、関空・伊丹の一体的かつ効率的な運営(設置・管理)を行うための基本方針を定めるものとする。

2. 新関西国際空港株式会社の設立等

○関空・伊丹の一体的な運営を行う新関西国際空港株式会社を設立する。

○政府は、常時、新関西国際空港株式会社の発行済株式の総数を保有する。

○新関西国際空港株式会社の事業の範囲として、以下の事項を定める。

- ・関空・伊丹の空港及び航空保安施設の設置・管理
- ・関空・伊丹の空港ビル等の建設・管理
- ・伊丹の環境対策 等

3. 関空土地保有会社の指定

○関空の空港用地については、国土交通大臣が指定する関空土地保有会社が保有し、新関西国際空港株式会社に貸し付けることとする。

○関空の空港用地の新関西国際空港株式会社への貸付料等については、国土交通大臣が認可することとする。

4. その他

(1) 協議会

○関空・伊丹の一体的かつ効率的な運営を実施するために必要な協議を行うための協議会について定める。(1.の基本方針策定時には、協議会の意見を聴かなければならないこととする。)

○協議会は、新関西国際空港株式会社が主宰する。メンバーは、関空土地保有会社、伊丹の空港ビル事業者及び新関西国際空港株式会社が必要と認める者(国、関係地方自治体、経済界等の関係者)とする。

(2) PFI法の特例

○改正PFI法において創設予定のコンセッション一般制度を関空・伊丹に活用するために必要な措置等を定める。

関西国際空港を首都圏空港と並ぶ国際拠点空港として再生・強化

現状

○大阪国際空港（伊丹空港）は国が直接管理し、関西国際空港（関西空港）は関空会社（国が2/3、地元自治体・民間が1/3出資）が管理している。

経営統合

○新たに設立される両空港運営会社（＝新関西国際空港株式会社（新関空会社））が伊丹空港及び関西空港を管理する。
 ○経営統合後、両空港の長期の事業運営権の投資家等への売却（いわゆるコンセッション）を実施することにより、関空債務の一層円滑な返済が可能を図る。

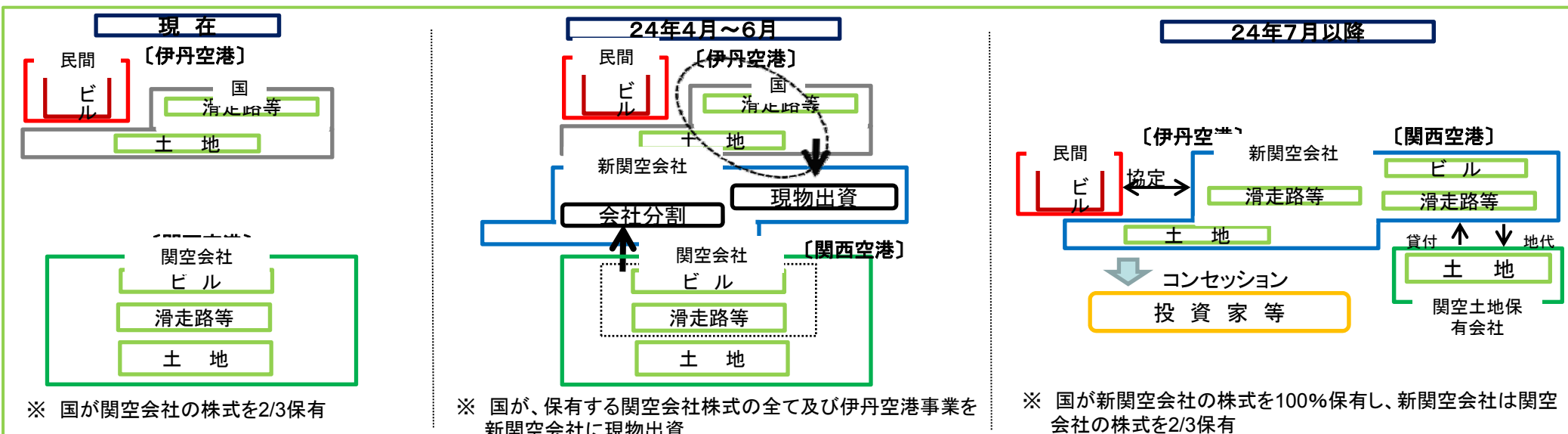
※1 新関空会社は国が100%する株式会社とする。

- ・株主を単一とすることで、より有利で円滑なコンセッションの実施を可能とする。
- ・国土交通省成長戦略に基づく国の政策として、国主導でコンセッションを実施する。

※2 関空土地保有会社（＝関西国際空港株式会社）が関空の空港用地の保有管理を行う。

- ・関空の空港用地が海上に造成されたため、維持管理に高度の専門技術や多額の費用が必要とされるという特殊性を勘案し、関空の空港用地の維持管理を専門的に担う主体が必要である。
- ・関空の空港用地の造成に要した費用に関する債務の返済等を新関空会社から切り離すことで経営の安定化を図る。

※3 伊丹の空港ビルは民間事業者が管理しているため、当分の間は現在の事業者が引き続き事業を行うこととする。



平成23年5月

○法案の成立

平成23年7月

○関西国際空港・大阪国際空港経営統合準備室(設立委員会事務局)発足

平成23年12月

○設立委員会発足

第1回(平成23年12月5日(月))

第2回(平成24年2月7日(火))

第3回(平成24年3月22日(木))

平成24年3月

○創立総会開催(平成24年3月23日(金))

平成24年4~6月

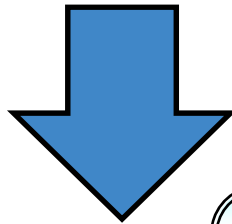
○新関西国際空港株式会社設立
(代表取締役社長に安藤圭一氏が就任)
○協議会の設置・基本方針の策定
○現関空会社との吸収分割契約の締結
○中期経営戦略の策定
○両会社株主総会

平成24年7月

○経営統合
・関空会社からの事業承継
・国(伊丹)からの事業承継

関空・伊丹の経営統合の目的

両空港を一体的かつ効率的に運営することにより、その事業価値の最大化を図った上で、両空港に関するコンセッションを実現させ、関空に係る巨額の債務の返済、関空の国際拠点空港としての再生・強化、関西における航空輸送需要の拡大等を図る。



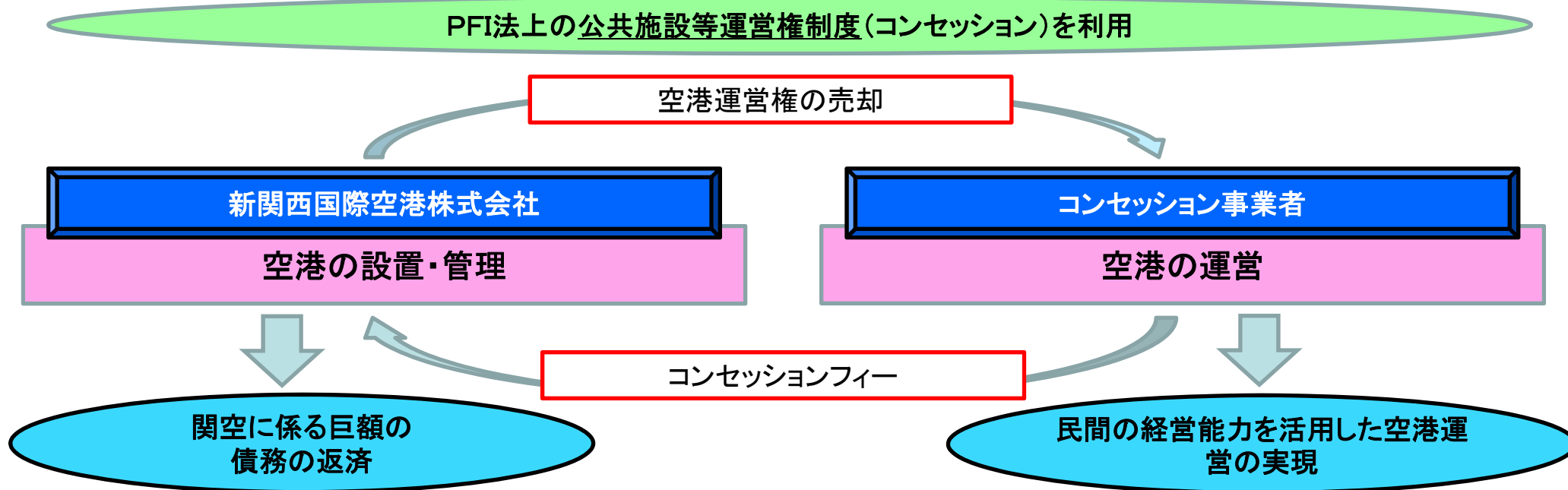
この目的を実現できるよう、公共施設等運営権の設定を含め、新関空会社による両空港運営の大枠を決定

基本方針の項目

1. 両空港の一体的かつ効率的な設置及び管理の意義及び目標に関する事項
2. 両空港の一体的かつ効率的な運営に関する基本的な事項
3. 両空港の一体的かつ効率的な運営に資する事業との連携に関する基本的な事項
4. 上記のほか、両空港に一体的かつ効率的な設置及び管理に関する基本的な事項

策定プロセス

1. 新関空会社が関係地方公共団体等が参加する協議会を設置
2. 国土交通大臣から、協議会に意見の聴取
3. 国土交通大臣による基本方針の策定・公表



コンセッションの目的

- ・民間事業者が、そのノウハウを最大限に活用しつつ、投資に対する収益に関し自らリスクを取る統治体制に移行することで、より効率的で緊張感のある経営を実現する仕組みを確立する。
- ・コンセッション対価の収受により債務の早期の確実な返済を行うことにより関空の国際拠点空港としての再生・強化及び関西全体の航空輸送需要の拡大を図る。

コンセッションに向けての取組

- ・コンセッションの適切かつ円滑な実施を新関空会社の会社の目的として定款に記載。
- ・新関空会社は、コンセッション実現に向けた体制の構築、市場との対話、契約書の検討、入札手続等を実施する。
- ・また、更なるキャッシュフローの増大を図り、両空港の事業価値を増大するため、新関空会社は成長戦略及び経営改善計画の策定とその実施に取り組む。
- ・早ければ、平成26年度にもコンセッションを実施する。

2. LCCターミナルの整備

- 全日空(ANA)は、2011年2月10日に我が国航空会社として初のLCC(格安航空会社)を外国資本と共同出資して設立。
- 関西空港を拠点として、国内線・国際線双方において事業展開することを予定。

新会社の概要

- ・会社名：Peach Aviation(ピーチアビエーション)株式会社
- ・事業内容：航空運送事業(国内線・国際線)
- ・資本金：150億5万円(ANA 38.67%、First Eastern Aviation Holdings Limited(香港法人)33.33%、産業革新機構28.00%)
- ・代表者：代表取締役CEO 井上慎一
- ・拠点空港：関西国際空港
- ・機材：エアバスA320-200型機(180席予定)10機予定 2011年11月に初号機受領。
- ・運航路線及び運航開始予定日：
 - (国内線) 2012年3月 1日 大阪(関西)ー福岡/札幌(新千歳)
 - " 3月25日 大阪(関西)ー長崎
 - " 4月 1日 大阪(関西)ー鹿児島
 - " 中下旬 大阪(関西)ー沖縄(那覇)
 - (国際線) 2012年5月 大阪(関西)ーソウル(仁川)
 - " 中下旬 大阪(関西)ー香港/台北(桃園)

ブランドイメージ



■ブランド名は『Peach』

- ・「Peach」というブランドは、斬新で、かわいらしさとクールさ、そして楽しさを表している。
- ・アジア発祥の果物としての「桃」は、若々しさ・活力・長寿・繁栄・幸せなど、ポジティブな言葉を連想させるもの。
- ・「Peach」の持つこうした要素を、新しいエアラインとして体現していくこととしている。

ANAとFEが共同で目指すLCC事業とは

■独立性をもった経営

- ・ブランド：ANAとは別ブランド、別コード(ANA便名ではない)での運航
- ・事業運営：ANAから独立した事業運営

■低コスト運航(機材の高稼働と従業員の高生産性)を実現する事業構造

- ・運航：単一機種による徹底した単純折り返しパターンによる低コスト運航
- ・サービス：徹底したシンプルサービス、システムによる自動化対応
- ・営業：最大座席数を配置した機材の導入と選択性サービスの有料化
- ・その他：LCC環境整備の最大活用と従業員の高生産性の実現

■これまでの常識を覆す低運賃の提供

- ・国内線：他交通機関(鉄道、高速バス)を意識した価格設定による航空需要の拡大
- ・国際線：既存航空会社に大きく差をつける価格設定による新規需要喚起

(注) First Eastern Investment Group (ファーストイースタン投資グループ)について

(設立)：1988年 (本拠地)：香港(その他北京・上海・ドバイ・ロンドンに事務所あり)

(代表者)：Victor Chu/ヴィクター・チュー(現在、世界経済フォーラム(ダボス会議)理事、ICC(国際商業会議所)金融サービス及び保険委員長その他、香港証券取引所理事及び評議員、香港政府中央政策局の非常勤メンバーなど、公職多数歴任)

(主な事業内容)：中国国内を中心に、インフラ事業、不動産開発、金融サービスなど多岐にわたるプロジェクトへの投資

関空における2012年1月以降のLCCの増便(計画)

<乗入れ型LCC 7社11路線>

航空会社	路線
ジェットスター航空	ケアンズ シドニー(ケアンズ経由) ゴールドコースト
ジェットスター・アジア航空	シンガポール(台北経由) シンガポール(マニラ経由)
チェジュ航空	ソウル(仁川) ソウル(金浦) 済州
エアプサン	釜山
セブ・パシフィック航空	マニラ
エアアジアX	クアラルンプール
イースター航空	ソウル(仁川)



<拠点型LCC>

Peach Aviation 2012年3月1日就航	
2012年3月～	福岡線 新千歳線 長崎線
2012年4月～	鹿児島線
2012年5月～	仁川線
2012年7月～	香港線
2012年9月～	台北線
※2012年7～9月以降沖縄線を開設予定	

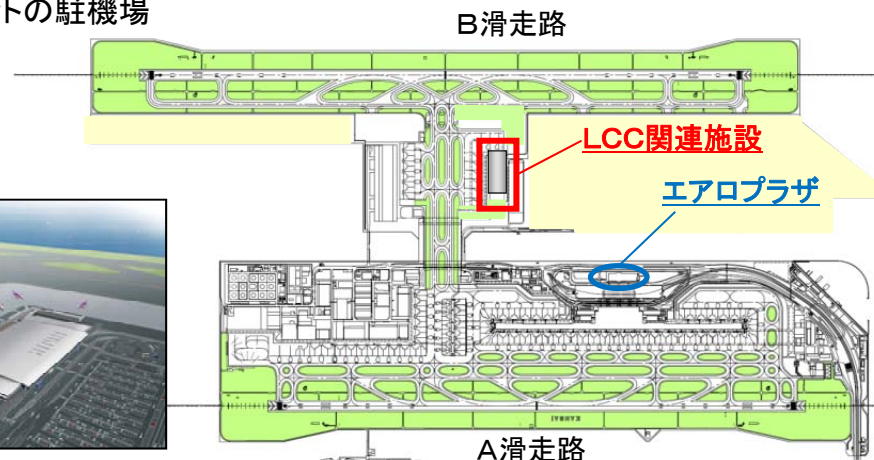
LCC専用ターミナルの整備

LCCの需要に対応すべく、国内初となるLCC専用ターミナルを関西国際空港(株)において整備中。現在、エプロン舗装工事やターミナルビル新築工事等の契約を締結し、2012年下期供用開始に向け、順次施工中である。

LCC関連施設の概要

- ・国際線・国内線供用
- ・鉄骨造(平屋建) 一部2階建て
- ・連絡バスでエアロプラザから約5分
- ・9スポットの駐機場

【イメージ】



【参考】

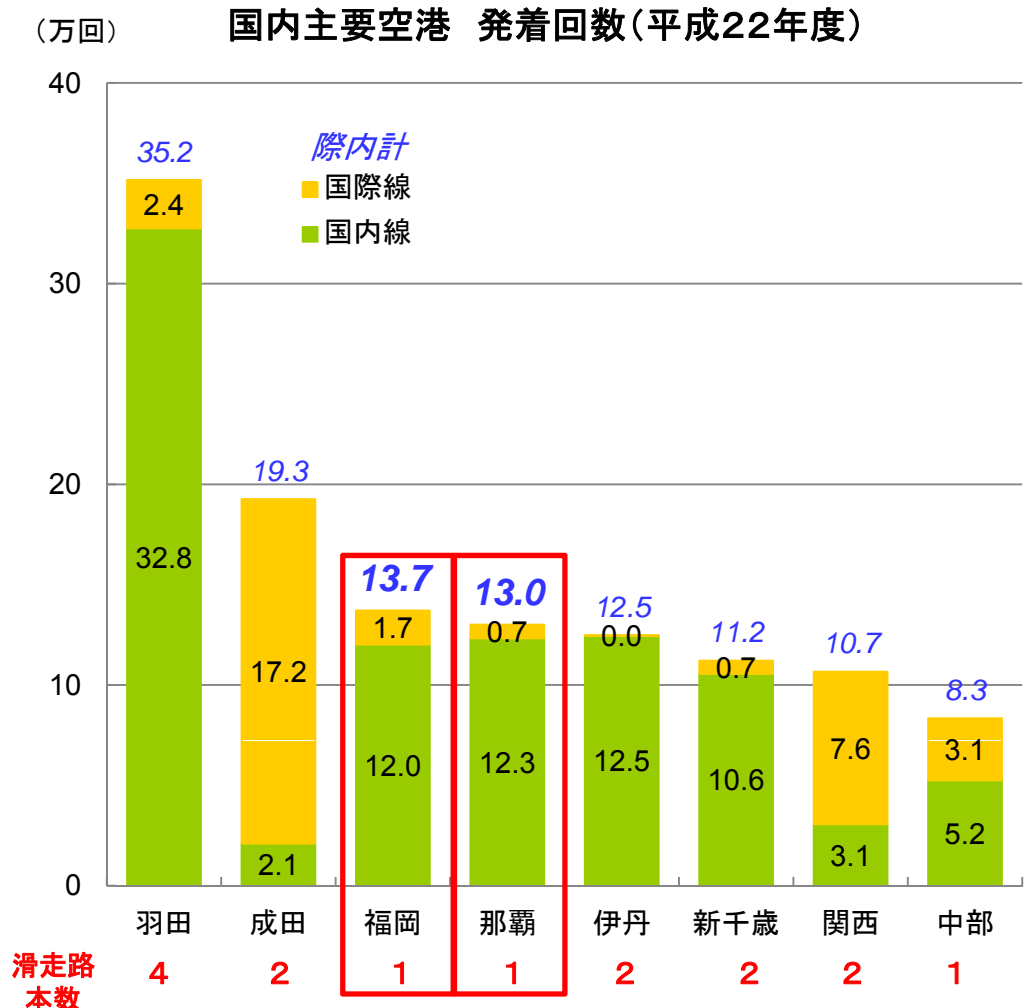
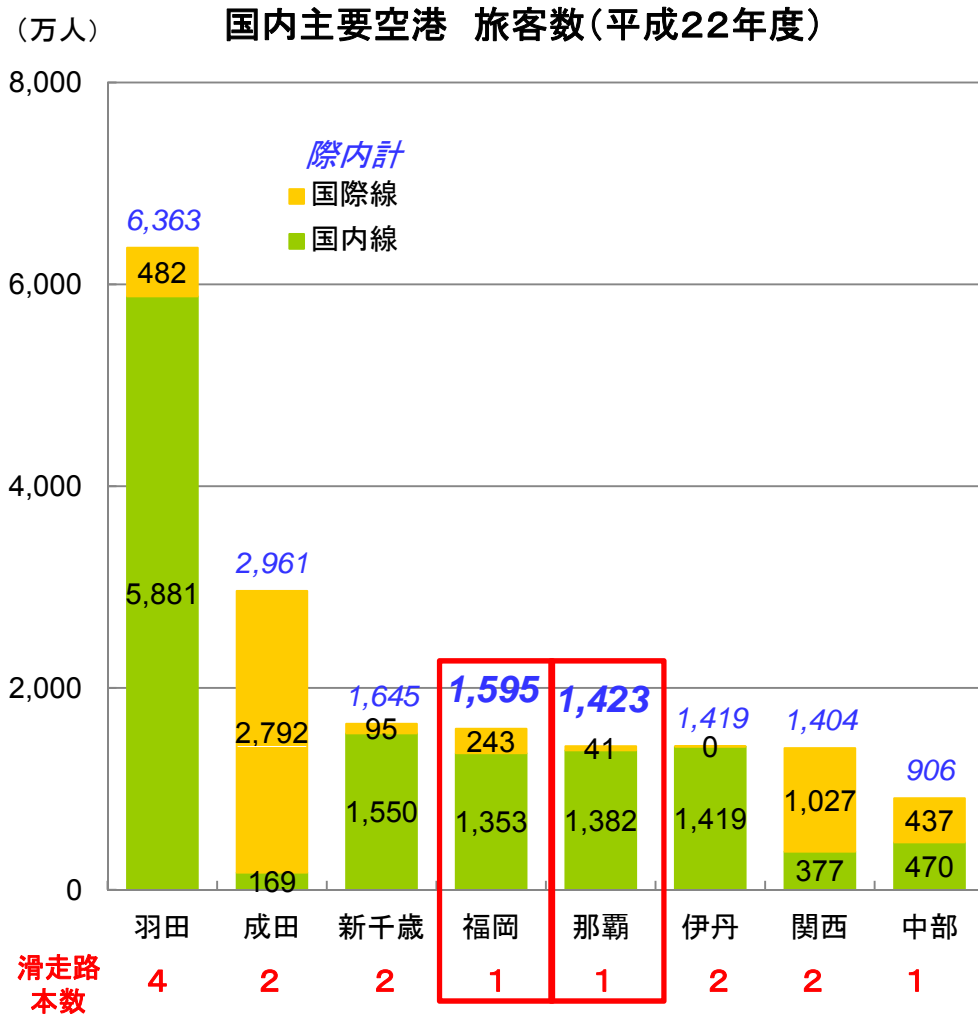
	LCC(Peach) 普通運賃 ※予約時点の空席状況により運賃は変動	LCC普通運賃 ／ 大手普通運賃 比率
関西＝札幌	14,780円～4,780円	34%～11%
関西＝福岡	11,780円～3,780円	49%～16%
関西＝仁川	23,980円～5,280円	34%～8%



○地域の拠点的な空港(那覇・福岡)について

那覇・福岡空港の利用状況

- ・那覇空港は、滑走路1本の空港としては、旅客数・発着回数ともに第2位。
- ・福岡空港は、滑走路1本の空港としては、旅客数・発着回数ともに第1位。



会社名	ピーチアビエーション(株)	エアアジア・ジャパン(株)	ジェットスター・ジャパン(株)
拠点空港	関西国際空港	成田国際空港	成田国際空港
使用機材	エアバスA320-200型機	エアバスA320-200型機	エアバスA320
運航路線	内) 関西＝札幌 3往復/日 <small>(2012年 3月1日)</small> 関西＝ 福岡 4往復/日 関西＝ 那覇 (2012年7月) 際) 関西＝仁川 (2012年5月) 関西＝香港、桃園 (2012年秋)	内) 成田＝札幌 (2012年 8月) 成田＝ 福岡 (") 成田＝ 那覇 (") 際) 成田＝仁川 (2012年10月) 成田＝釜山 (")	内) 成田＝ 福岡 (2012年7月) 成田＝ 那覇 (") 関西＝ 福岡 (2012年8月) 際) 中国、韓国などの短距離 国際線を予定 (2013年中)
Image pic (logo)			

出典：空港管理状況調書

旅客数推移



発着回数推移



経緯

- 平成14年7月、「国際物流拠点形成」構想が「沖縄振興計画」に位置付けられる。
- 平成19年5月16日、政府は「アジア・ゲートウェイ構想」を策定・公表、平成19年7月5日には、沖縄県とANAが那覇空港の国際物流拠点形成に関する合意を公表。
- 平成21年10月25日、新貨物ターミナルビル供用開始

事業費

新貨物ターミナルビル（民間）
関連施設（エプロン）（国）

整備スケジュール

平成20～21年度・・・新貨物ターミナルビルの工事（民間）
（H21.10.25 新貨物ターミナルビル供用開始）
（H21.10.26深夜 ANA国際貨物基地事業始動）
平成20～22年度・・・関連するエプロンの工事（国）

整備前

貨物ターミナルが狭隘化しており、貨物量の大幅な増加に対応できない。

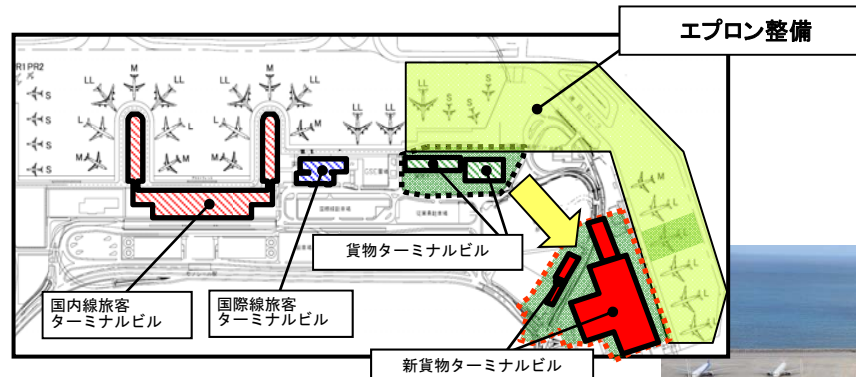


荷捌場の混雑状況



整備後

効率的な貨物の取扱が可能となり、国際物流拠点としての機能が果たせる。



新貨物ターミナルビル

那覇空港を基点としたANA沖縄貨物ハブ & 新・航空ネットワーク

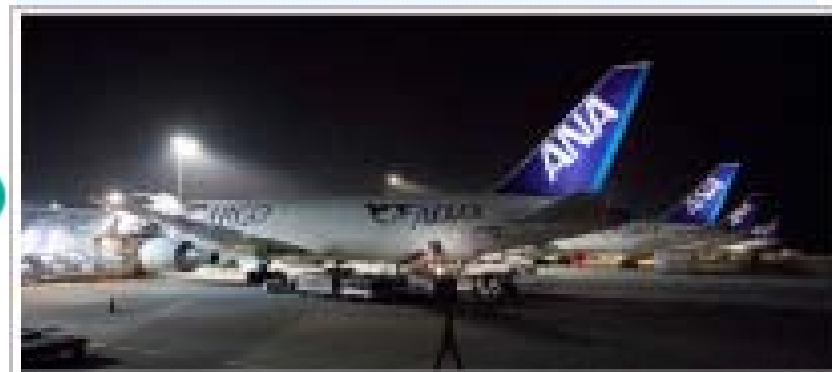
- ・平成21年10月から全日空が「ANA沖縄貨物ハブ」を運用。
- ・アジア5都市と国内3都市からの貨物路線が深夜に就航し、積み替え。
- ・那覇空港の国際貨物量は、成田、関空に次ぎ、国内第3位。

発地	羽田	成田	関西	ソウル	上海	香港	台北	バンコク
便名	NH8557	NH8405	NH8559	NH8480	NH8432	NH8424	NH8430	NH8422
機材	B6F	B6F	B6F	B6F	B6F	B6F	B6F	B6F
曜日	月火水木金土・	月火水木金土・	月火水木金土・	月火水木金土・	月火水木金土・	月火水木金土・	月火水木金土・	月火水木金土・
DEP	24:00	22:30	24:05	23:45	25:00	24:10	23:25	21:00



便名	NH8558	NH8406	NH8560	NH8479	NH8431	NH8423	NH8429	NH8421
ARR	翌朝 06:55	翌朝 07:45	翌朝 07:50	翌朝 07:55	翌朝 04:25	翌朝 06:50	翌朝 06:55	翌朝 07:50
着地	羽田	成田	関西	ソウル	上海	香港	台北	バンコク

【深夜国際貨物便の駐機状況】



概要

- 現国際線旅客ターミナルビルは老朽化の上、旅客搭乗橋が設置されていない等、利便性が低い。
- この問題点に対応するため、国際線旅客ターミナルビルを移転し、旅客搭乗橋を設置する。
- 新ビル規模: 23, 438㎡(延床)、4階建
(現ビルの約3.6倍に拡大)
- 国際線スポット: 3バース(うち固定スポット2)

整備スケジュール

- 平成24～25年度
 - ・国際線ターミナルビルの工事(民間・国)
- 平成21～27年度
 - ・関連するエプロン等の工事(国)

整備

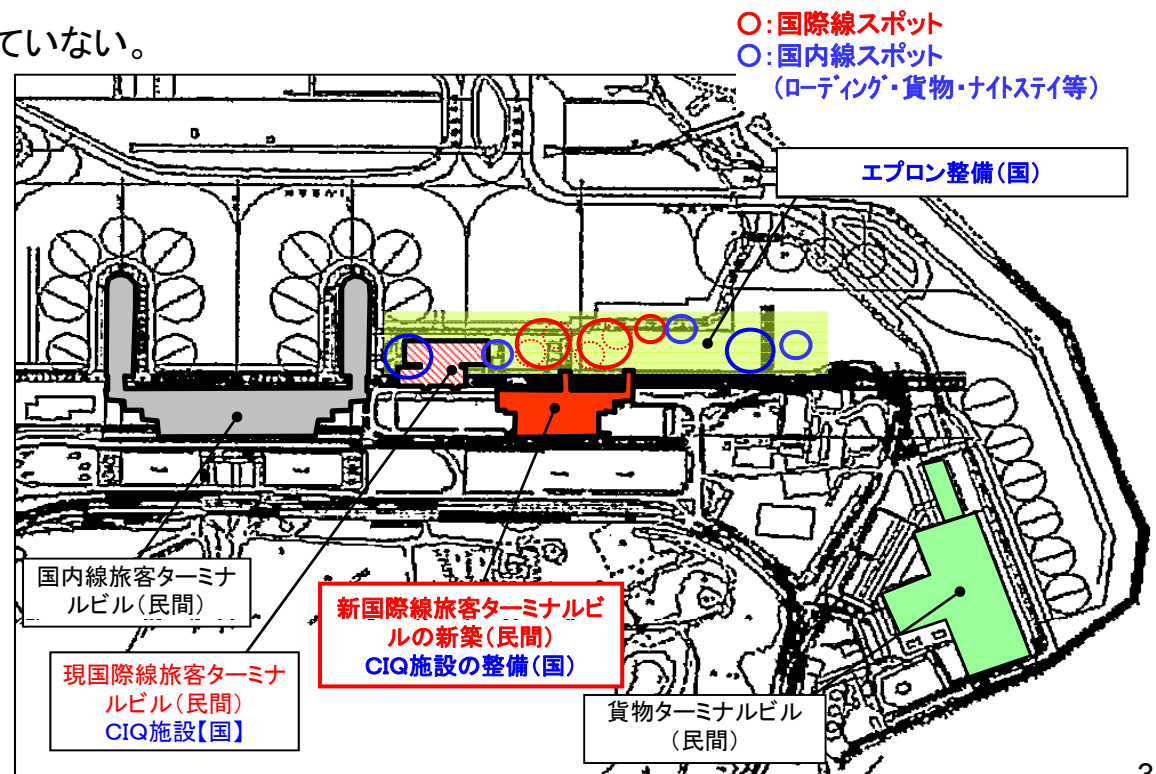
- ・現国際線ビルは老朽化が著しく、旅客搭乗橋が設置されていない。



- ・国際線においても旅客搭乗橋が使用可能となり旅客の利便性が向上する。
- ・増大する旅客に対応が可能となり、観光交流の促進につながる。

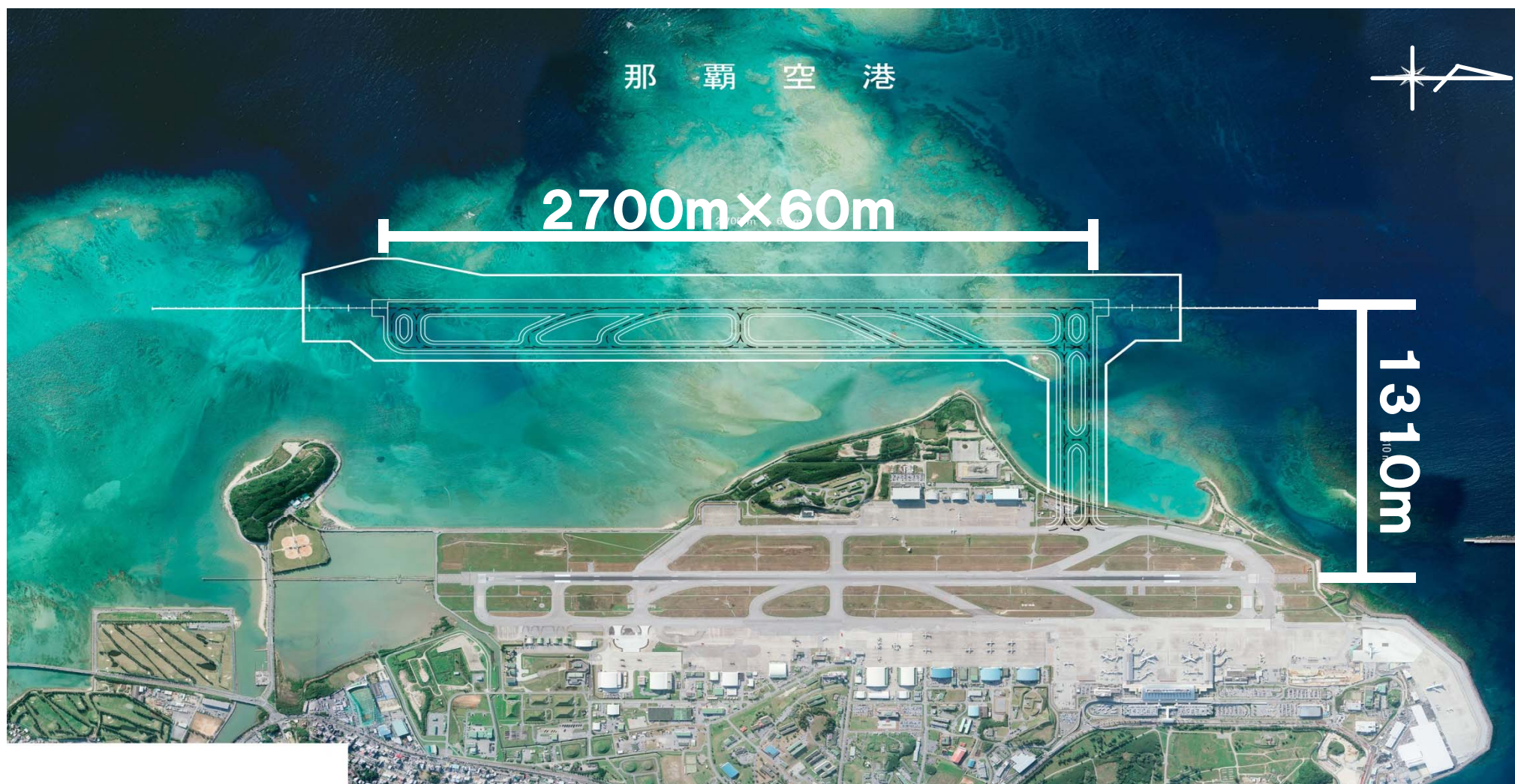


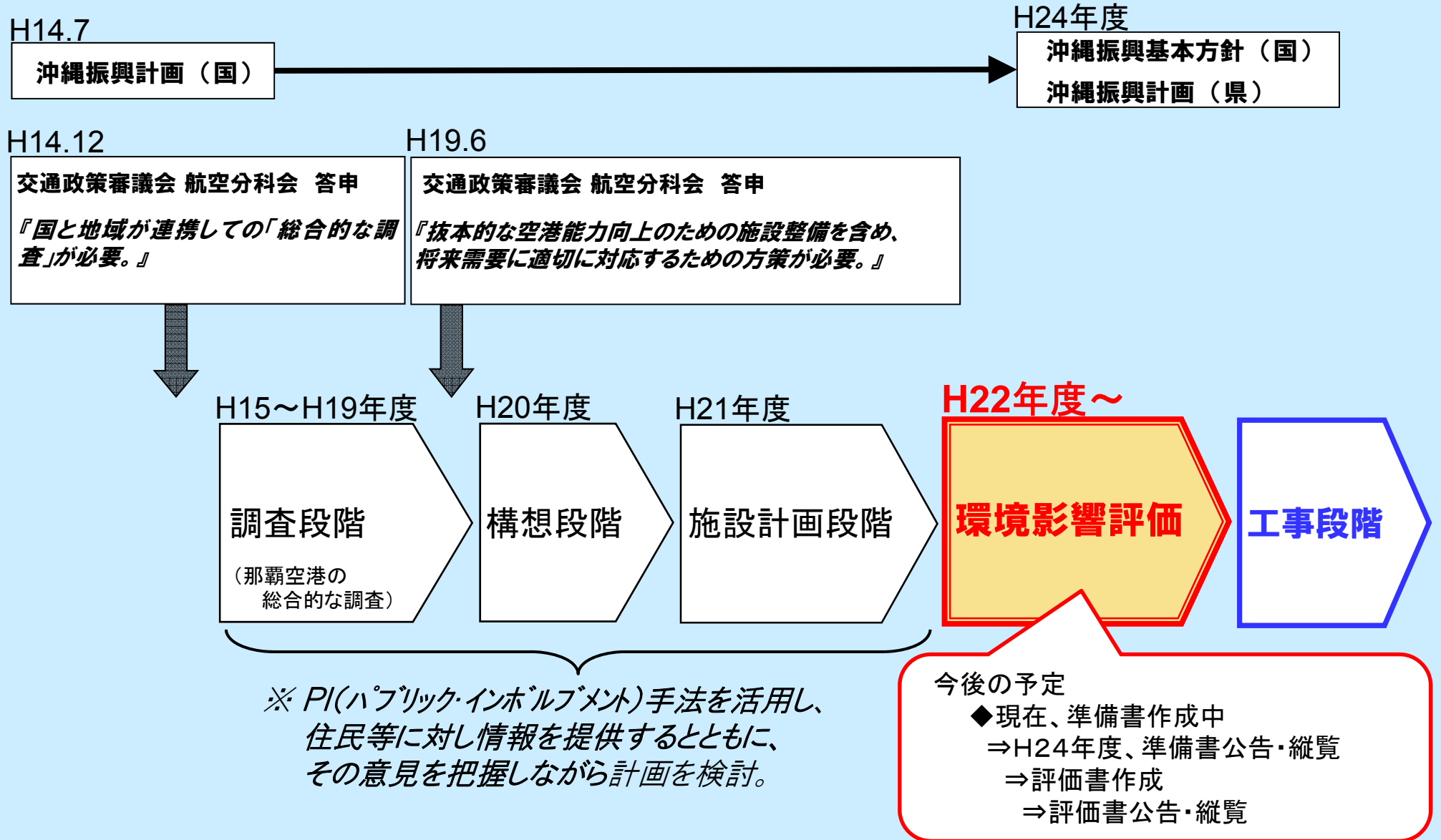
イメージ図(ビル会社作成)



☆環境影響評価で示した「滑走路増設案」の概要

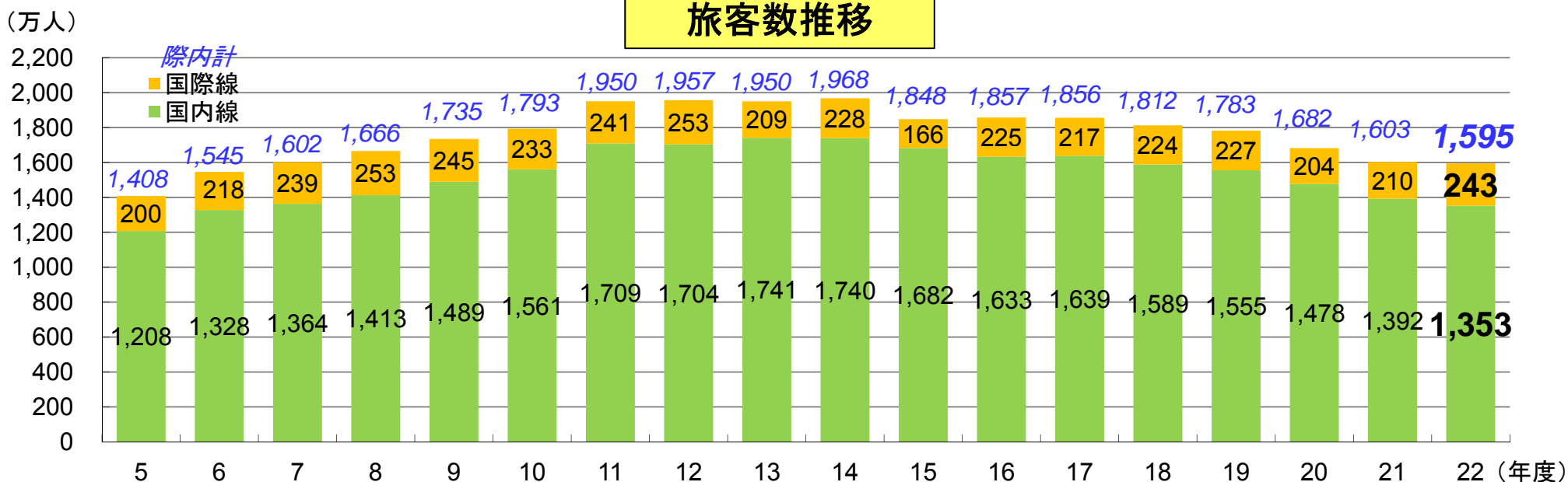
- ・処理容量: 18.5万回／年
- ・工事期間: 約7年(※他に環境影響評価や漁業補償等の期間が必要)
- ・概算費用: 約1,900億円





出典：空港管理状況調書

旅客数推移

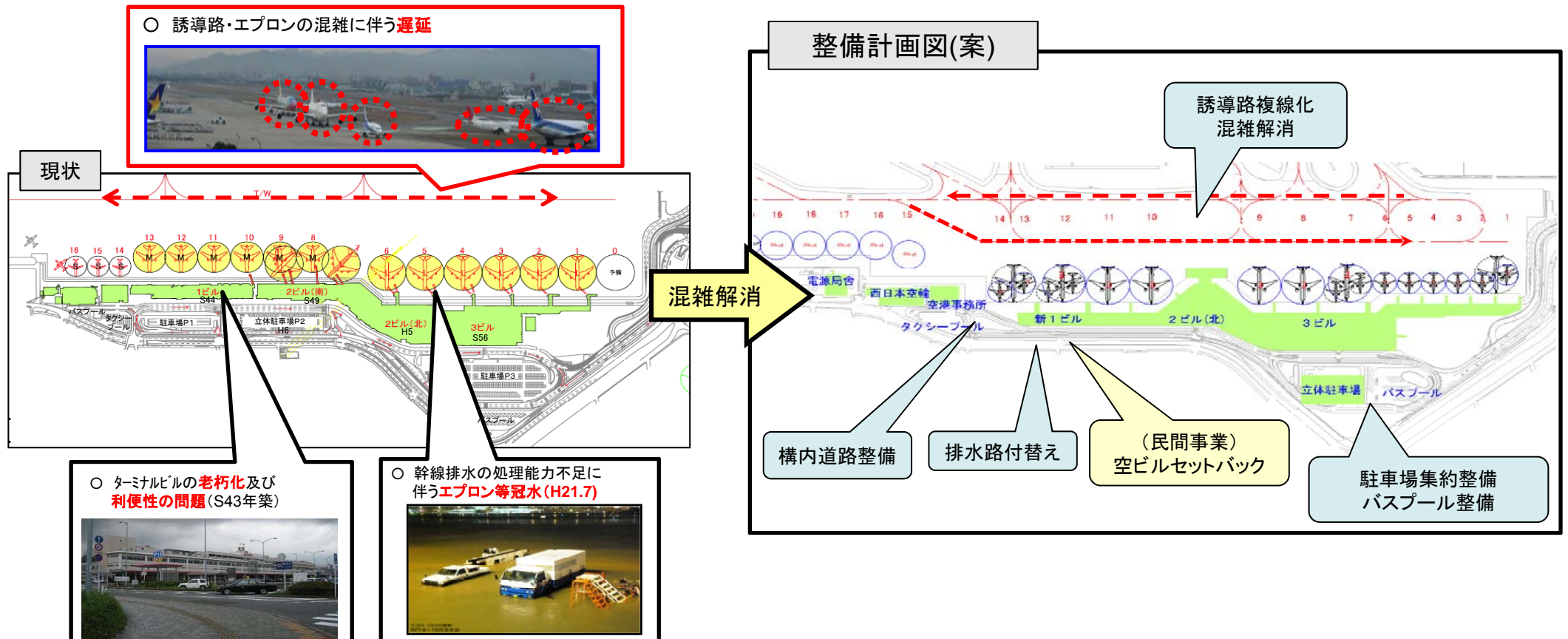


発着回数推移



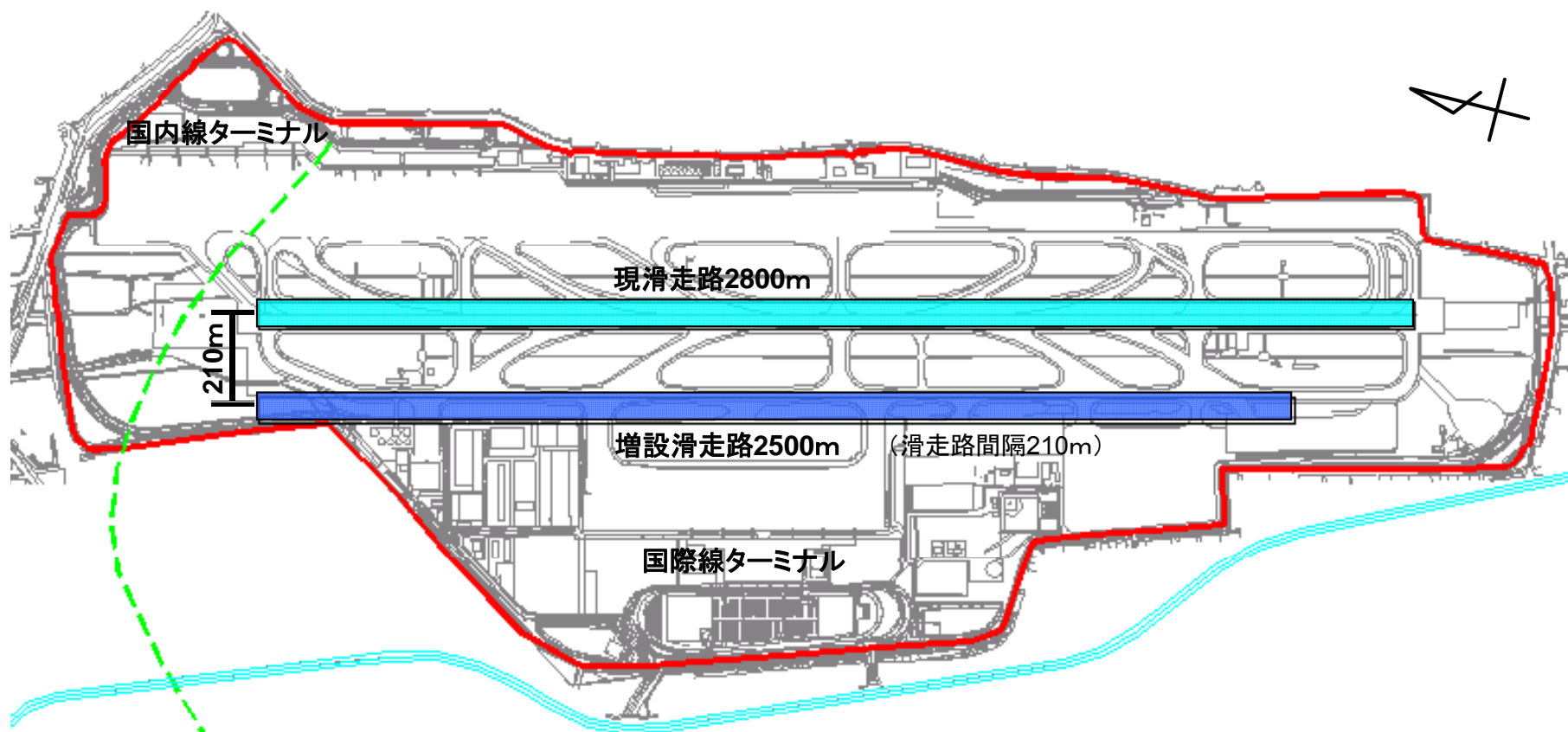
福岡空港の東側ターミナル地区誘導路二重化に係る事業概要

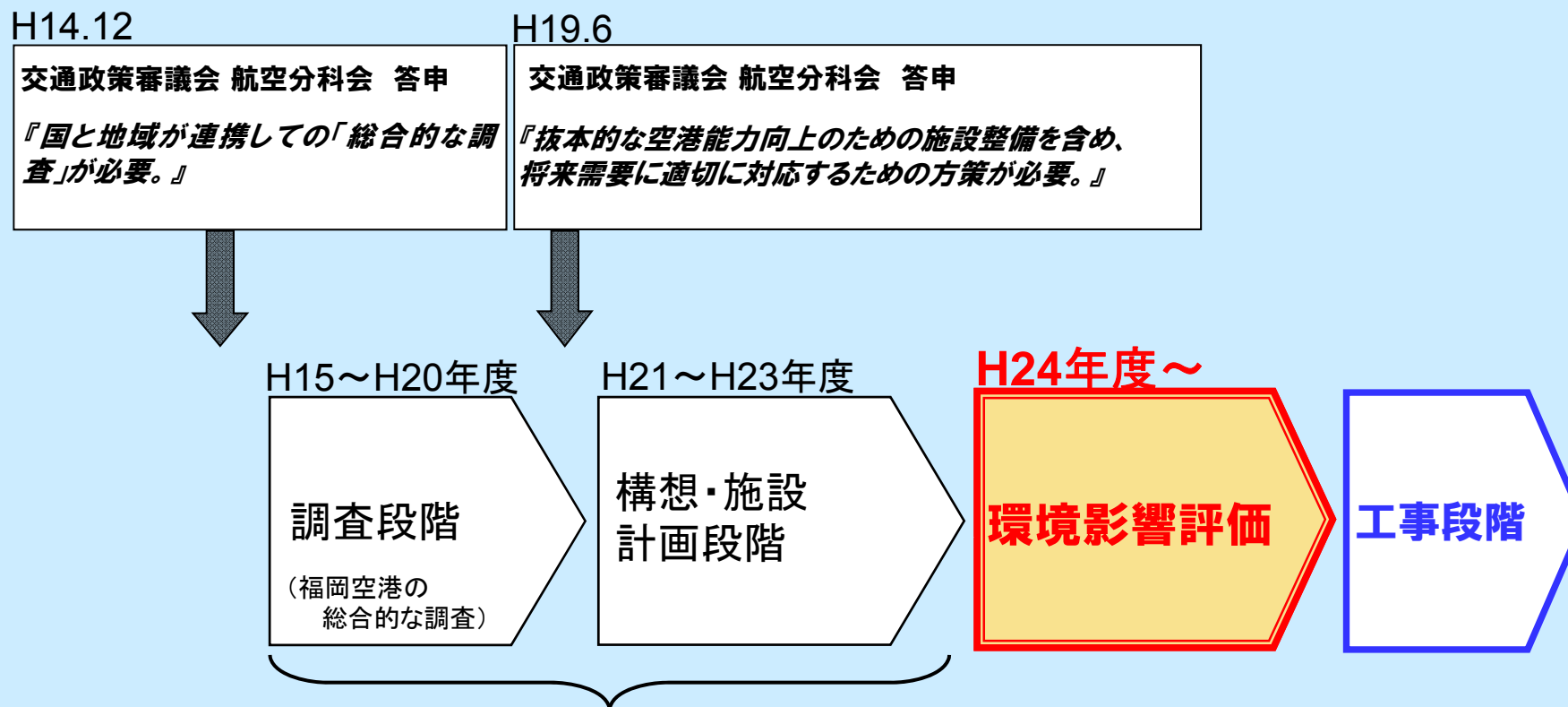
- 国内線ターミナル地域(東側)のエプロン誘導路部において、発着航空機の輻輳に伴う慢性的な遅延・待機が発生。
- この混雑を解消するため、エプロン誘導路を二重化する。
- 二重化のためには、構内道路の付け替えや駐車場の集約整備(国)、ターミナルビルのセットバック(空ビル)、地下鉄の出入口の付け替え(福岡市)等の事業が必要。
(国・空ビル会社・福岡市の連携事業、排水路の付け替えも同時に実施)



☆構想・施設計画段階で示した「滑走路増設案」の概要

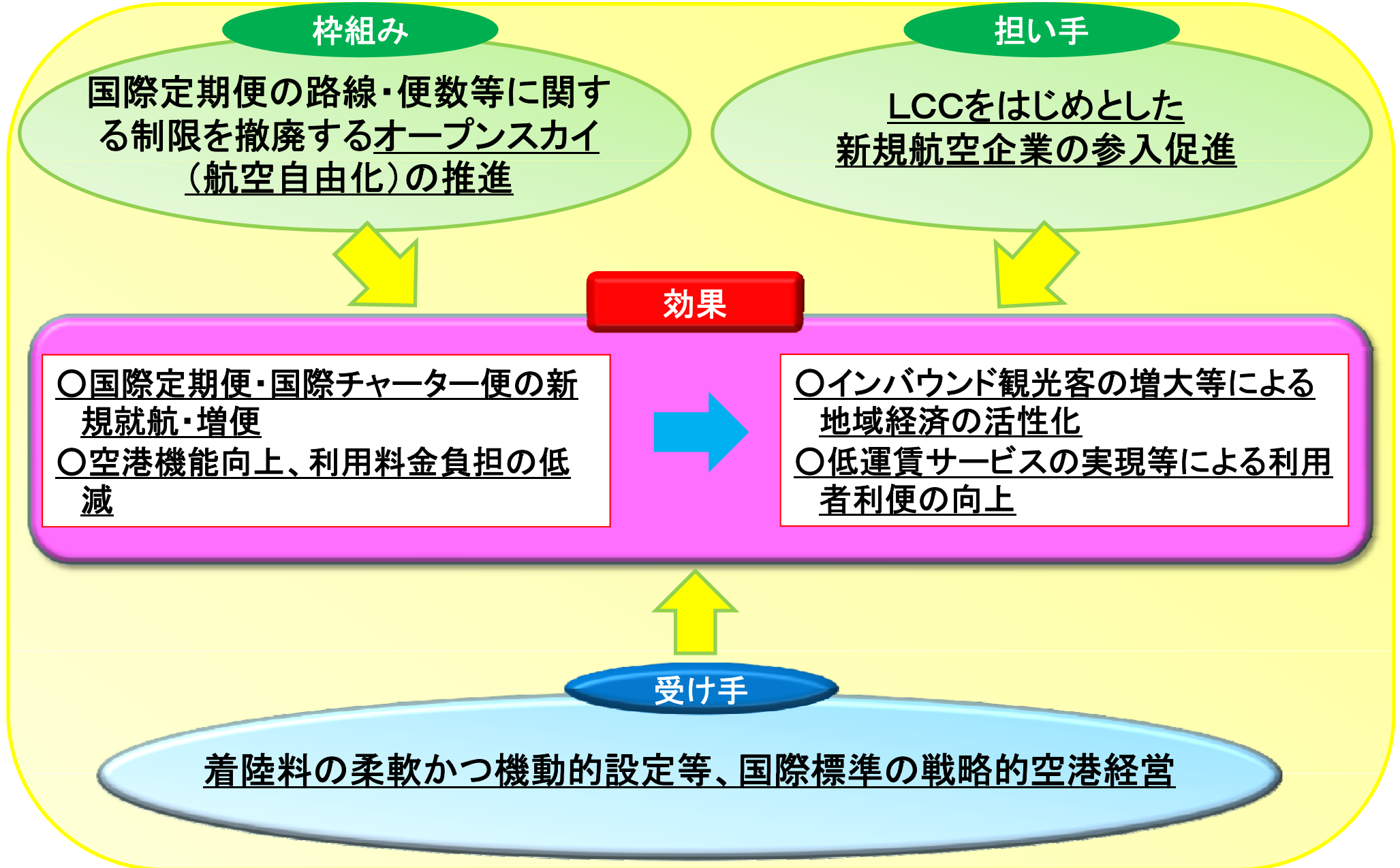
- ・処理容量: 18.3万回／年
- ・工事期間: 約7年(※他に環境影響評価、用地買収、埋蔵文化財調査等の期間が必要)
- ・概算費用: 約1,800億円(民間事業含む)



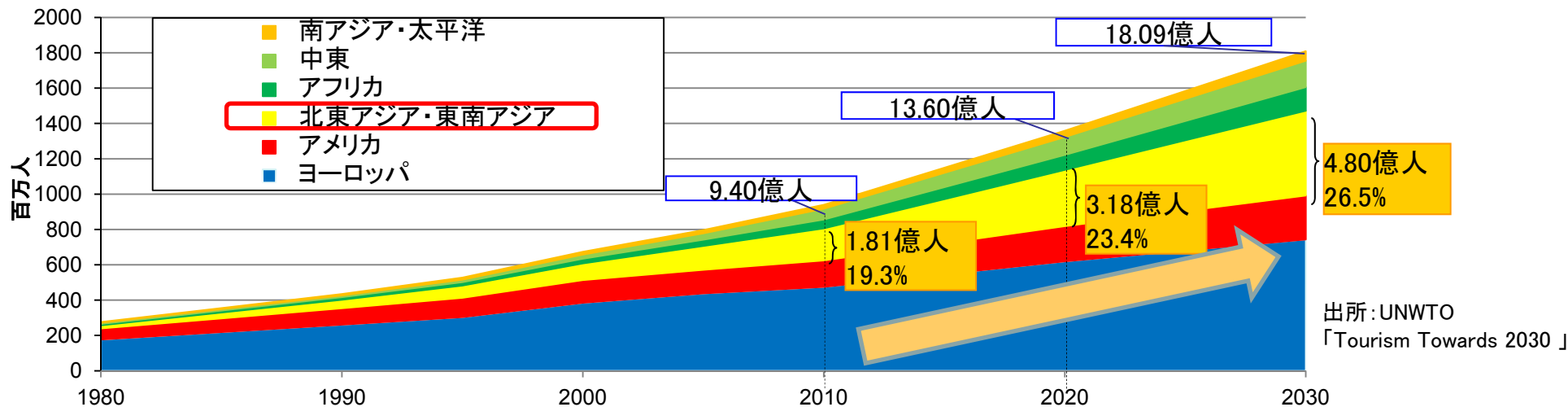


※ PI(パブリック・インボルブメント)手法を活用し、住民等に対し情報を提供するとともに、その意見を把握しながら計画を検討。

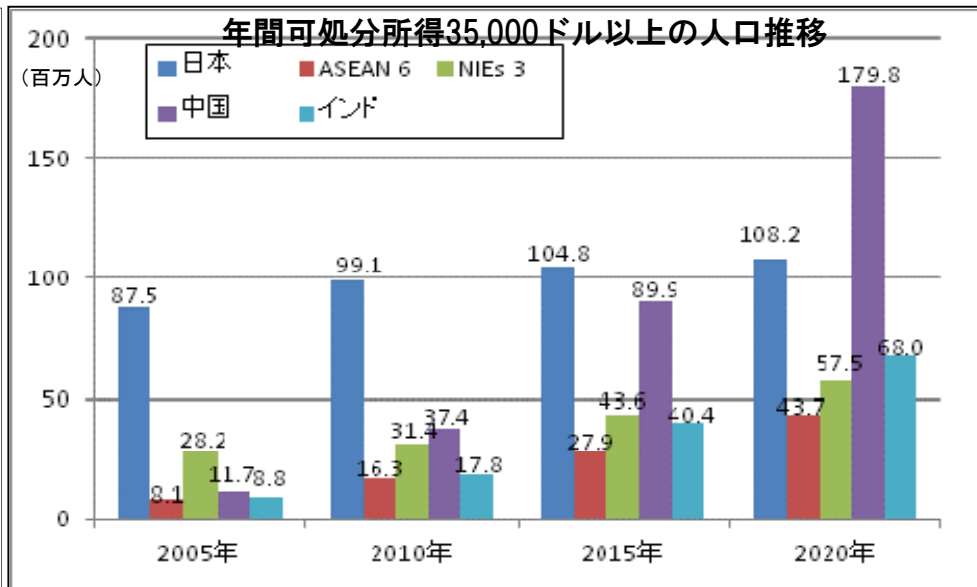
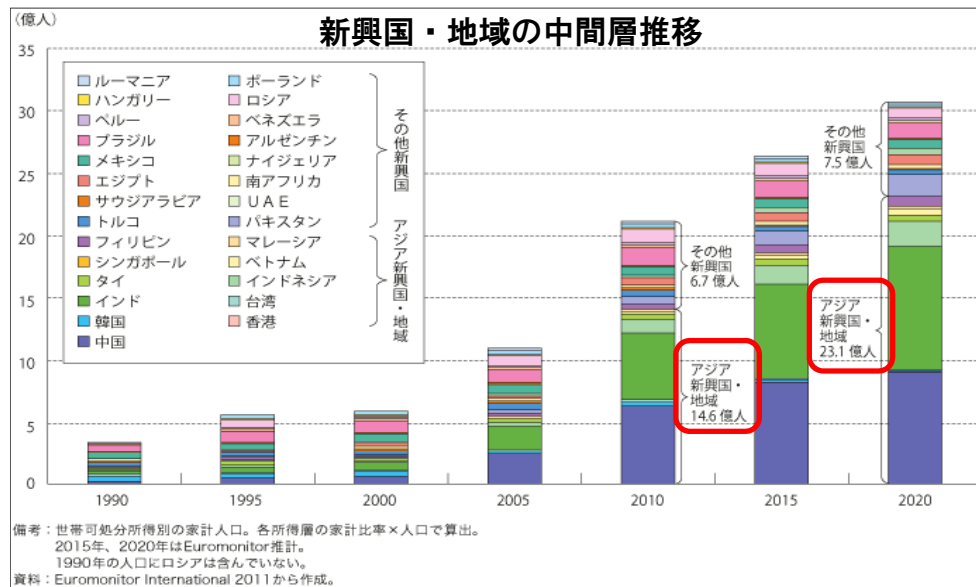
○空港経営改革の推進等について



北東アジア・東南アジア地域の交流人口（到着旅客ベース）は今後大幅に伸びる見込み。






アジア地域においては中間層・上位中間層・富裕層が急速に拡大しつつあるところ。



※中間層の世帯年間可処分所得を5,000～35,000ドルと定義

我が国LCC事業の概要

○全日空(ANA)及び日本航空(JAL)はLCC(格安航空会社)を外国資本等と共同出資して設立。
 ○各社ともにLCC事業としての低コスト運航(フライト準備時間を短縮した高稼働率・付加サービスの有料選択化)による低価格運賃設定を通じて、新たな需要層を創出するなど、日本経済の活性化に繋げていく考え。

会社名	ピーチアビエーション(株)	エアアジア・ジャパン(株)	ジェットスター・ジャパン(株)
資本金	150億円 (ANA 38.7%, First Eastern -Aviation Holding Limited 33.3%, 産業革新機構 28.0%)	10億円 順次50億円まで増資予定 (ANA 67%, エアアジア 33%)	48億円(今後120億円まで増資予定) (カンタスグループ 33.3%, JAL 33.3%, 三菱商事16.7%, 東京センチュリーリース16.7%)
拠点空港	関西国際空港	成田国際空港	成田国際空港
使用機材	エアバスA320-200型機 ※2011年11月に初号機受領、2年で10機	エアバスA320-200型機 (就航後A330の導入計画あり)	エアバスA320 ※当初は3機,その後3年間で24機まで増機
運航路線	内)関西＝札幌、福岡(2012年3月1日) 関西＝長崎(2012年3月25日) 関西＝鹿児島(2012年4月1日) 関西＝那覇(2012年秋) 際)関西＝仁川(2012年5月)、 香港(7月)、桃園(9月)	内)成田＝札幌(2012年8月) 成田＝福岡(") 成田＝那覇(") 際)成田＝仁川(2012年10月) 成田＝釜山(")	内)成田＝札幌、福岡(2012年7月3日) 成田＝那覇、関西(2012年7月9日) 関西＝札幌、福岡(2012年8月24日) 際)中国、韓国などの短距離国際線を予定(2013年中)
許可申請状況	申請日 平成23年4月13日 許可日 平成23年7月7日	申請日 平成23年10月27日 許可日 平成24年2月2日	申請日 平成23年12月21日 許可日 平成24年4月6日
JAL・ANA中期計画との関係	マルチブランド戦略(「ANAブランド」ではカバーしきれない市場に訴求し需要喚起する「LCCブランド」として活用)	マルチブランド戦略(「ANAブランド」ではカバーしきれない市場に訴求し需要喚起する「LCCブランド」として活用)	戦略的パートナーとして補完的に活用
事業形態の特徴	ANAから独立した事業運営 	ANAの連結子会社。連携・調整が図られる事業運営。 	JALから独立した事業運営 


我が国へのLCC（格安航空会社）の就航状況

LCC(格安航空会社)は北東アジア等でも急成長しており、我が国への就航も増加してきている。

定期便 (9社) (2012夏ダイヤ当初)

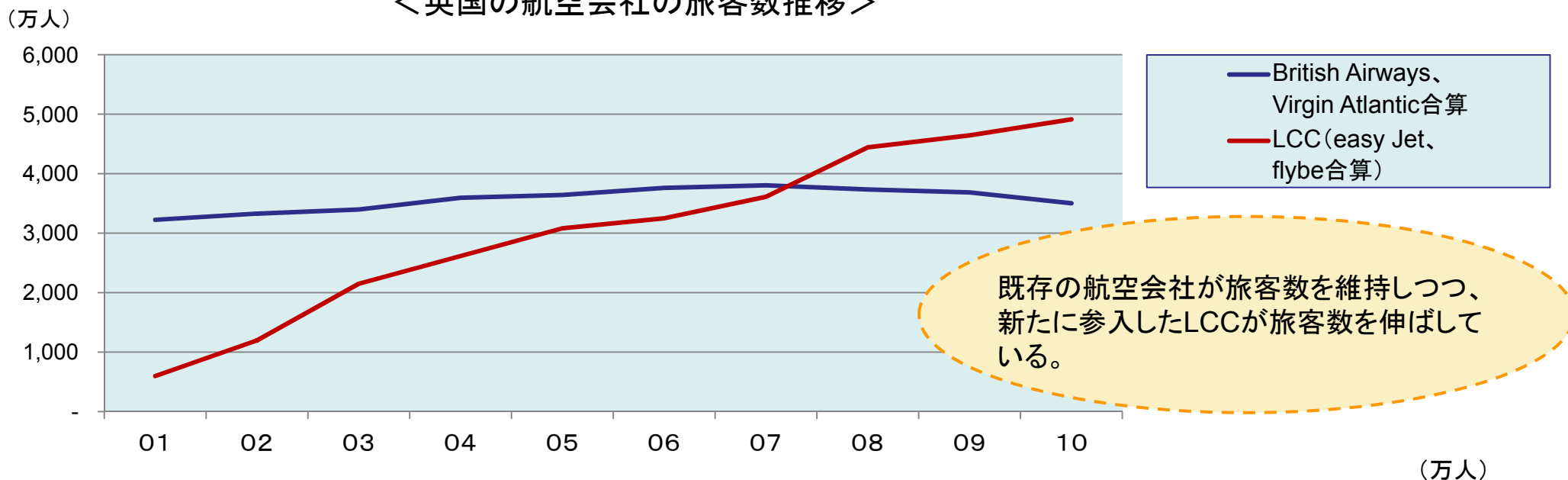
国・地域	航空会社	乗入年月日	日本就航路線	備考
韓国 	チェジュ航空	09年3月20日	関西＝仁川（デイリー） 関西＝金浦（デイリー） 関西＝済州（週3便）(H24.4.28から週5便) 北九州＝仁川（週3便）(H24.4.22まで) 中部＝金浦（デイリー） 中部＝仁川（デイリー） 福岡＝仁川（H24.3.30からデイリー）	
	エアプサン	10年3月29日	福岡＝釜山（デイリー） 関西＝釜山（デイリー） 成田＝釜山（デイリー）	アジアナ航空46%出資
	ジンエアー	11年7月15日	新千歳＝仁川（週4便） 関西＝仁川（H24.6.15からデイリー）	大韓航空100%出資
	イースター航空	11年5月5日	成田＝仁川（デイリー） 関西＝仁川（H24.3.30から2デイリー）	
	ティーウェイ航空	11年12月20日	福岡＝仁川（2デイリー）	
シンガポール 	ジェットスター・アジア航空	10年7月5日	関西＝台北＝シンガポール（2デイリー） 関西＝マニラ＝シンガポール（週4便）	カンタスグループ49%出資
マレーシア 	エアアジアX	10年12月9日	羽田＝クアラルンプール（デイリー） 関西＝クアラルンプール（週4便）	
フィリピン 	セブ・パシフィック航空	08年11月20日	関西＝マニラ（週3便）	
オーストラリア 	ジェットスター航空	07年3月25日	成田＝ゴールドコースト（週5便）※ 成田＝ケアンズ（デイリー） 関西＝ゴールドコースト（週4便）※ シドニー－ケアンズ－関西－ケアンズ（週4便）※ ダーウィン－マニラ－成田（週4便）	カンタスグループ100%出資 <small>※期中変動あり</small>

プログラムチャーター便 (1社)

国・地域	航空会社	乗入年月日	日本就航路線	備考
中国 	春秋航空	10年7月28日	茨城＝上海（週6便） 佐賀＝上海（週2便） 高松＝上海（週3便）	

LCCは、既存の航空会社と併存しつつ、新たな航空需要を生み出している。

＜英国の航空会社の旅客数推移＞



	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年
British Airways	2,747	2,949	3,013	3,162	3,193	3,272	3,240	3,162	3,144	2,973
Virgin Atlantic	477	380	385	433	449	489	564	572	542	530
easy Jet	598	912	1,812	2,226	2,614	2,797	3,007	3,757	3,974	4,240
flybe	-	285	337	391	468	454	605	685	671	674

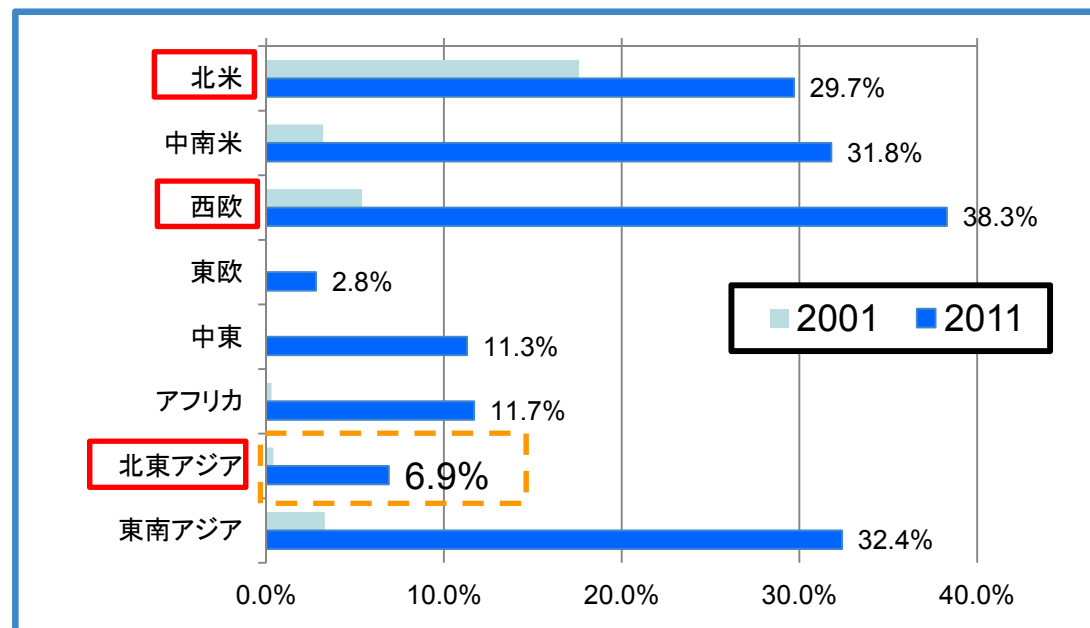
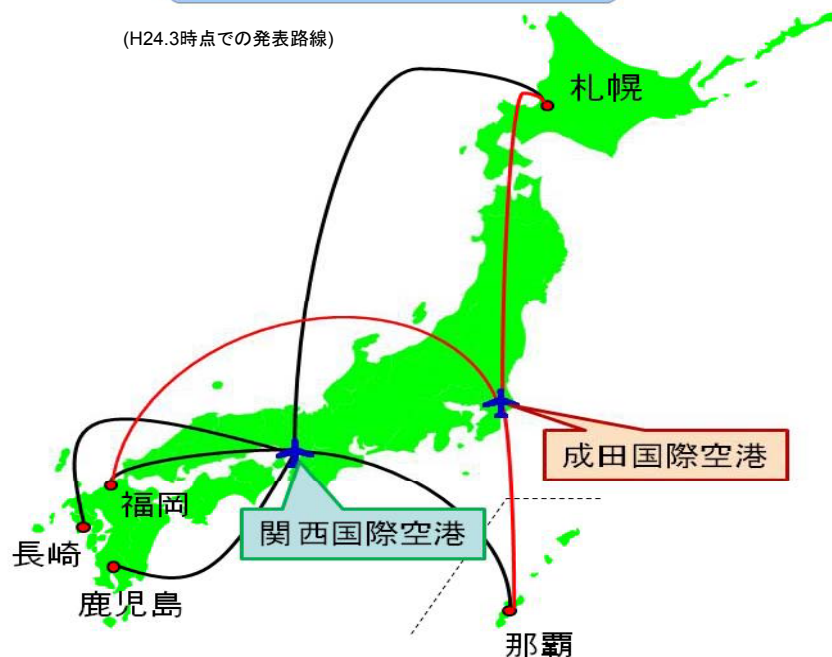
出所: 英CAA資料 12年3月

- LCC(格安航空会社)は我が国の大手航空会社に比べ、約1/3~1/2の低価格運賃による国内ネットワークを形成。
- 日本を含む北東アジアは、LCCに対して高いポテンシャル

	国内大手航空会社の普通運賃 (事前割引運賃)	LCC(Peach) 普通運賃 ※予約時点の空席状況により運賃は変動	LCC普通運賃 / 大手普通運賃 比率	(参考) キャンペーン運賃 ※搭乗期間、席数限定で販売	
関西=札幌	43,500円 (11,800円~22,900円)	14,780円 ~ 4,780円	34% ~ 11%	250円 (3月1日~24日)	3,480円 (4月9日~25日)
関西=福岡	24,100円 (9,500円~17,000円)	11,780円 ~ 3,780円	49% ~ 16%	250円 (3月1日~24日)	2,140円 (4月9日~25日)

LCCの国内線ネットワーク

(H24.3時点での発表路線)



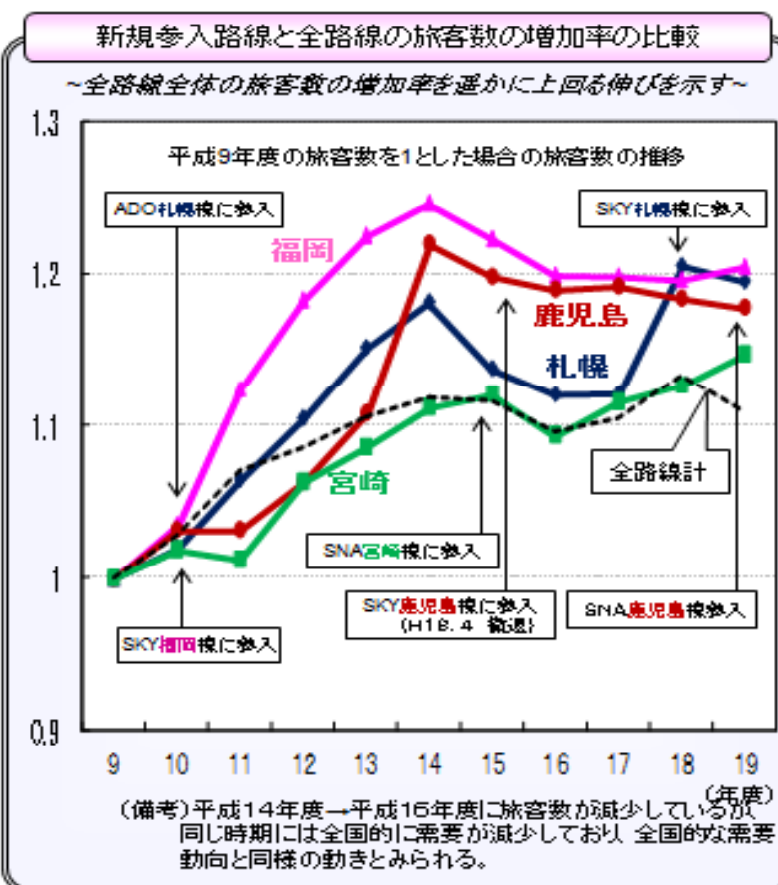
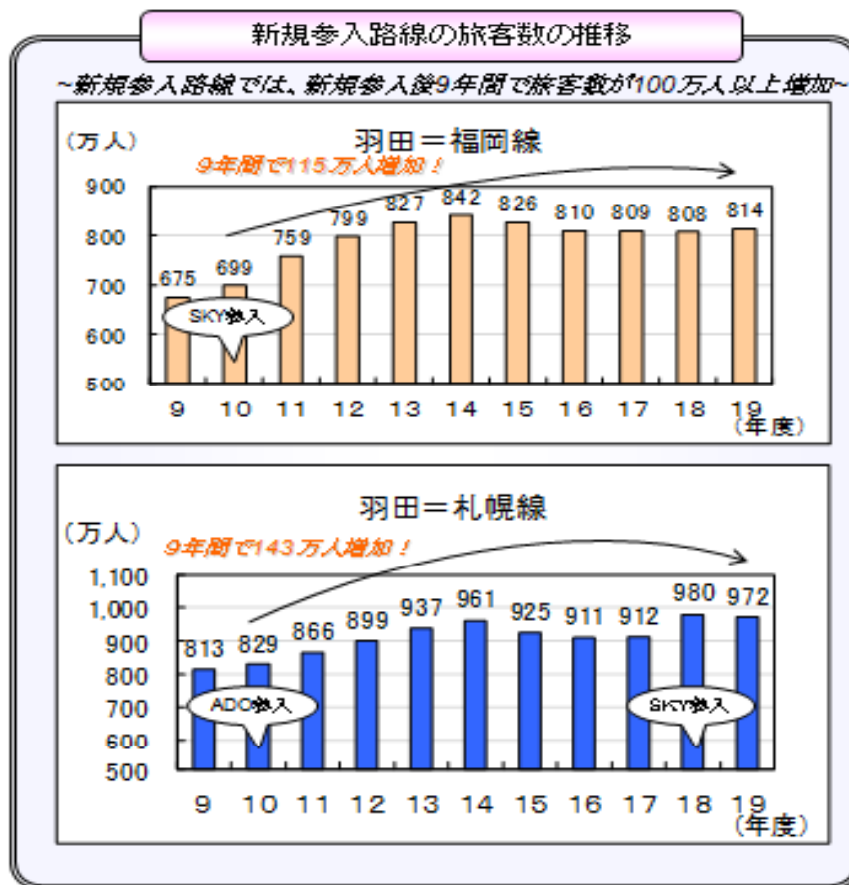
※北東アジア: 日本、韓国、中国、台湾、モンゴル

・出典: CAPA Centre for Aviation HP

地方の空港については、長期的な人口減少・航空旅客減少の傾向にある中で、今後は、首都圏空港の容量拡大に合わせた国内路線網の拡充やインバウンド観光の取込み等により、空港を地域活性化の核として戦略的に活用できるようにするための措置が必要。

新規参入の需要喚起効果

新規参入路線では、旅客数が大幅に増加しており、また、他の路線に比べても高い伸びを示している。



(出典) 航空局資料

公共施設等運営権制度の導入(今年のPFI法改正)

民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律(PFI法)の一部を改正する法律

(H23.6.1公布
H23.11.30施行)

PFIとは

民間の能力を公共施設の整備・管理等に活かし、低コストで質の高い行政サービスを可能とするための手法
※Private (民間の) Finance (資金が) Initiative (主導する) 方式

法案の必要性

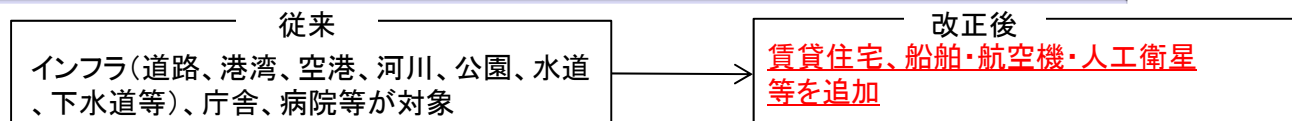
新成長戦略(平成22年6月18日閣議決定)

- ・PFI事業規模について、2020年までの11年間で、少なくとも約10兆円以上(従来の事業規模の2倍以上)の拡大を目指す。
- ・その実現のため、コンセッション方式の導入等、PFI制度の拡充を2010年度に実施。

- 国・地方公共団体ともに厳しい財政状況の中で、公共サービスは従来以上に民間を含め様々な担い手により効率的に供給される必要。
- その一環として、社会資本の整備・更新においても、民間の資金や創意工夫を最大限活用することが必要。
- あわせて、民間の事業機会を創出することによって我が国の成長に寄与。

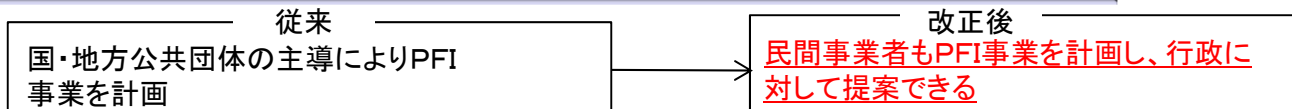
法案の概要

①PFIの対象施設の拡大



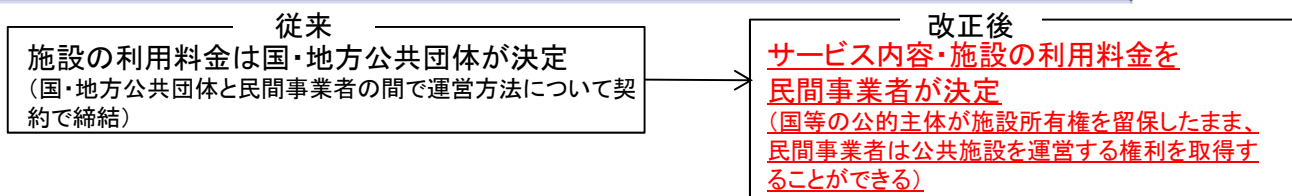
幅広い分野でPFIの活用が可能に

②民間事業者による提案制度の導入



民間のアイデアの更なる活用

③公共施設等運営権(コンセッション)制度の導入



利用者ニーズを反映したサービスの提供

国土交通省成長戦略（平成22年5月）

航空分野において以下の提言がなされた。

○バランスシート改善による関空の積極的強化

- 関空を首都圏空港と並ぶ国際拠点空港として再生するため、伊丹も活用しつつ、バランスシートを抜本的に改善。
- これにより、貨物ハブの実現やLCC(格安航空会社)の誘致等、関空の特色を活かした戦略的経営を実現。

○「民間の知恵と資金」を活用した空港経営の抜本的効率化

- 中期的には、空港関連企業と空港の経営一体化及び民間への経営委託ないし民営化により、空港経営を抜本的に効率化。
- 短期的には、空港整備に係る各歳入・歳出の在り方の見直しを通じ、小型機の優遇等、時代の要請に応じた着陸料体系を再構築。

PFI法一部改正法の成立（平成23年6月）

公共施設等運営権(コンセッション)制度(空港を含む公共インフラ一般について、その運営を民間事業者に委ねることを可能とする制度)の創設

国土交通省成長戦略・航空分野の具体化に向けた取組

○関西空港と伊丹空港の経営統合

- 関空伊丹法案の成立(平成23年5月)
- 経営統合(平成24年7月) ※新会社に旧関空会社、国(伊丹)から事業承継
- 経営統合後、両空港の長期の事業運営権の投資家等への売却(コンセッション)の実施

○国管理空港の経営改革

- 空港運営のあり方に関する検討会の立ち上げ(平成22年12月)
[御立座長(国土交通省成長戦略会議座長代理)、三井国土交通副大臣、市村国土交通政務官]
- 「空港経営改革の実現に向けて(空港運営のあり方に関する検討会報告書)」とりまとめ(平成23年7月)
- 本通常国会に、国管理空港等について公共施設等運営権制度を活用した運営等の民間委託を可能とするための法案(民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律案)を提出(平成24年3月6日)

空港経営改革の対象空港(国管理27空港)

	空港会社管理	国管理	地方自治体管理
拠点空港(28) (国や空港会社が設置する拠点空港)	成田、関空、中部 (計3空港)	羽田、(伊丹)、新千歳、稚内、釧路、函館、仙台、新潟、広島、高松、松山、高知、福岡、北九州、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、那覇(計20空港)	旭川、帯広、秋田、山形、山口宇部 (計5空港)
地方管理空港(54) (地方自治体が設置する重要な空港)			中標津、紋別、女満別、青森、大館能代、花巻、庄内、福島、静岡、富山、能登、福井、松本、神戸、南紀白浜、鳥取、出雲、石見、岡山、佐賀(計20空港) <離島空港> 利尻、礼文、奥尻、大島、新島、神津島、三宅島、八丈島、佐渡、隠岐、対馬、小値賀、福江、上五島、壱岐、種子島、屋久島、奄美、喜界、徳之島、沖永良部、与論、粟国、久米島、慶良間、南大東、北大東、伊江島、宮古、下地島、多良間、石垣、波照間、与那国(計34空港)
その他の空港(16) (自衛隊等との共用空港、コミューター空港等)		札幌、千歳、百里、小松、美保、徳島、三沢、八尾(計8空港)	調布、名古屋、但馬、広島西、岡南、大分県央、枕崎、天草(計8空港)
合計 (98)	3	28	67

※ 伊丹空港については関西国際空港との経営統合が行われるため、本改革の対象からは除いている。

※ 地方管理空港等についても、公共施設等運営権の活用が可能となるよう法制上措置。

民間の能力を活用した空港の運営等を推進するため、国土交通大臣がその基本方針を定めることとするとともに、国土交通大臣が管理する空港等について公共施設等運営権を設定して運営等が行われる場合における関係法律の特例を設ける等の所要の措置を講ずる。

背景・趣旨

現在の国管理空港

➤ 全国27空港の着陸料収入をプール管理している
(空港ごとの経営効率化が図られない)

➤ 滑走路等(国)と空港ビル等(民間)の運営主体が分離している
(一体的・機動的な経営が行えない)

目指す姿

➤ 個別空港ごとの経営

→ [より地域と向き合った空港運営]

➤ 民間の能力を活用した空港ビルも含めた一体的な経営

→ [機動的な空港運営]
(例: 一体的な経営による効率化を通じて着陸料を引き下げ、エアラインを積極的に誘致)

➤ オープンスカイの推進

➤ LCC等の新規参入促進

地域活性化の核となる真に魅力ある空港の実現

- 就航路線・便数の拡大、利用者数の増大、宿泊・物販等の拡大等を通じた **地域経済の活性化、雇用の拡大**
- 航空ネットワークの拡大による **利用者利便の向上**
- 空港経営の **効率化** を図るとともに、**収益力・集客力を向上**
- 我が国 **航空産業の活性化**

具体的な取組み

- PFI法の **公共施設等運営権制度(公共施設の運営を民間事業者に委ねることを可能とする制度※)** を活用し、国管理空港の運営の民間委託を推進する。
※同制度では国等の公的主体が施設所有権を留保することが前提。

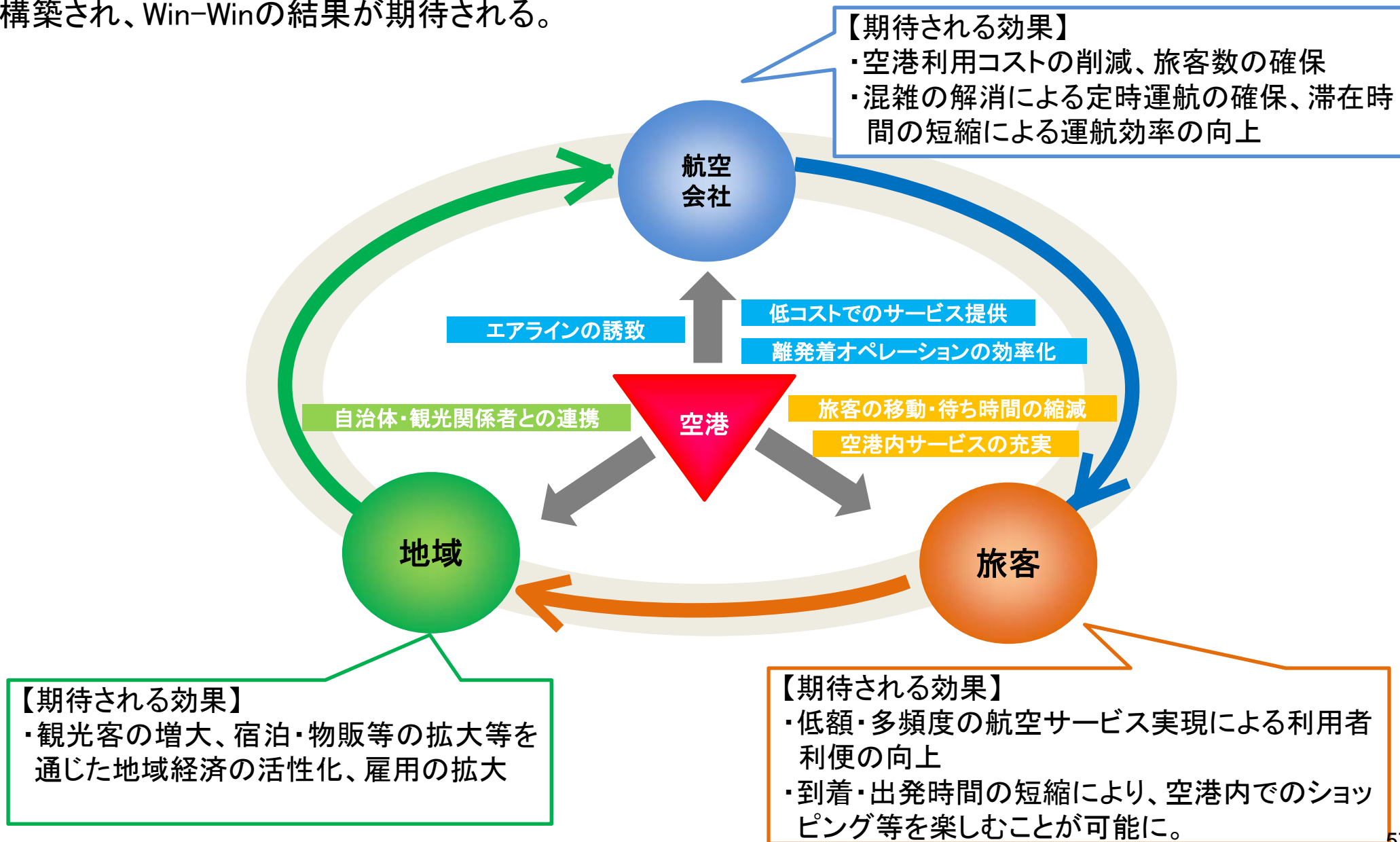
法案の概要

- 国土交通大臣は、民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する基本方針を策定するものとする。
- PFI法の公共施設等運営権制度を活用した国管理空港の運営等の民間委託を可能とするため、PFI法、航空法、空港法等の関係法律の特例措置を定める。
- 地方管理空港についても、設置管理者である地方公共団体の判断により、同様に運営等の民間委託を可能とするため、PFI法、航空法、空港法の特例措置を定める。

今後のスケジュール(想定)

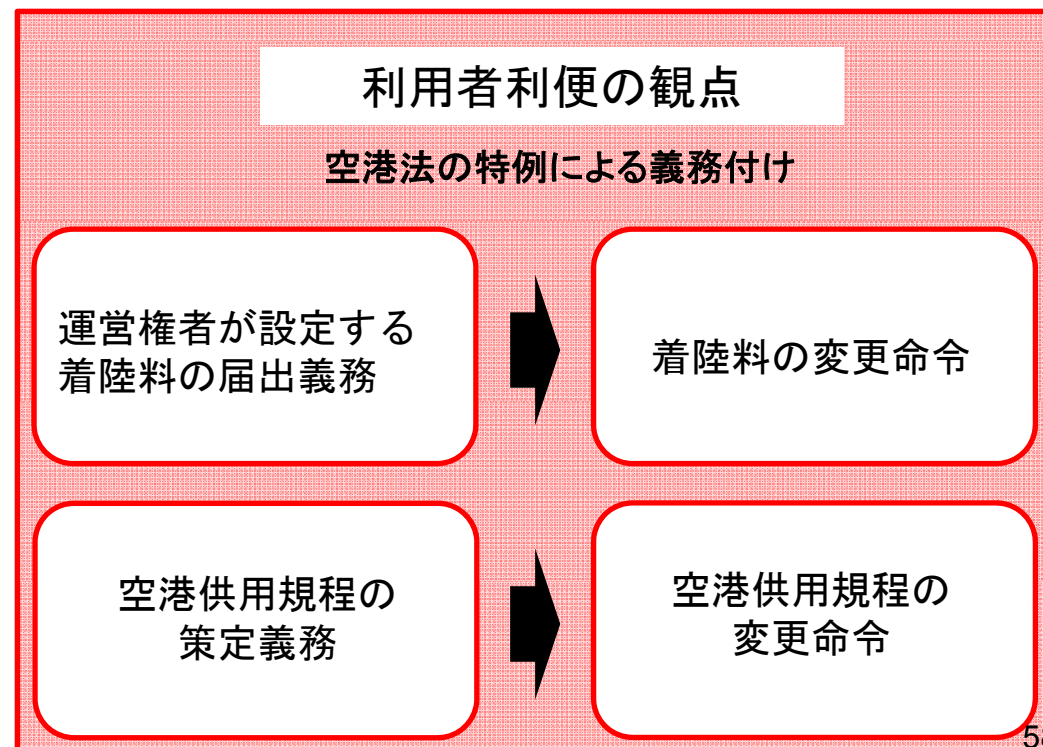
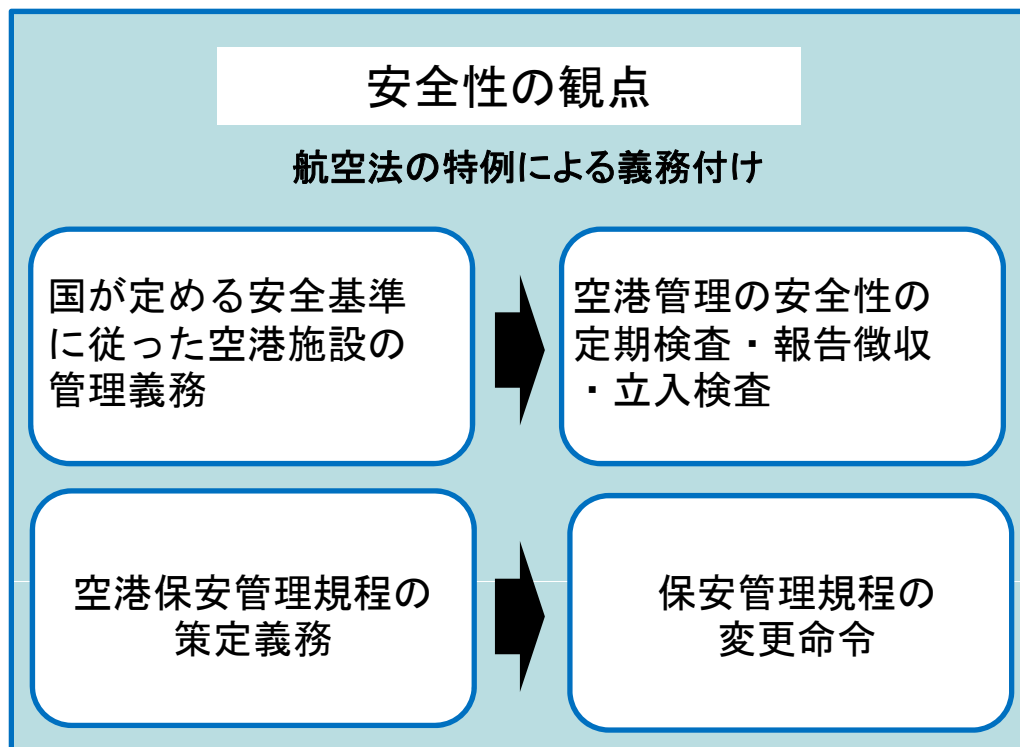
- 平成24年度: 民間事業者、地方自治体等の幅広い関係者から、国管理空港の運営の民間委託に関する具体的な提案を募集(マーケット・サウンディング)
- 平成25年度: 個別空港ごとの運営の民間委託手法の具体的検討
- 平成26年度: 国管理空港の運営の民間委託を開始

民間への運営委託により、各主体にプラスの効果が出るとともに、プラスの効果循環される仕組みが構築され、Win-Winの結果が期待される。



- 前通常国会で成立した改正PFI法により、空港を含む公共インフラ一般について、施設の所有権は管理者たる国に留保しつつ、空港運営を民間事業者に委託することを可能とする制度（公共施設等運営権）が創設。
- 今般の民活空港運営法案においては、公共施設等運営権制度を活用して国管理空港の運営の民間委託を行う場合において、昨年に関空伊丹法と同様に運営権者に所要の規定を直接適用することにより、空港運営の安全性・利用者利便の確保が図られるよう措置。
- 地方管理空港についても、同様に措置。

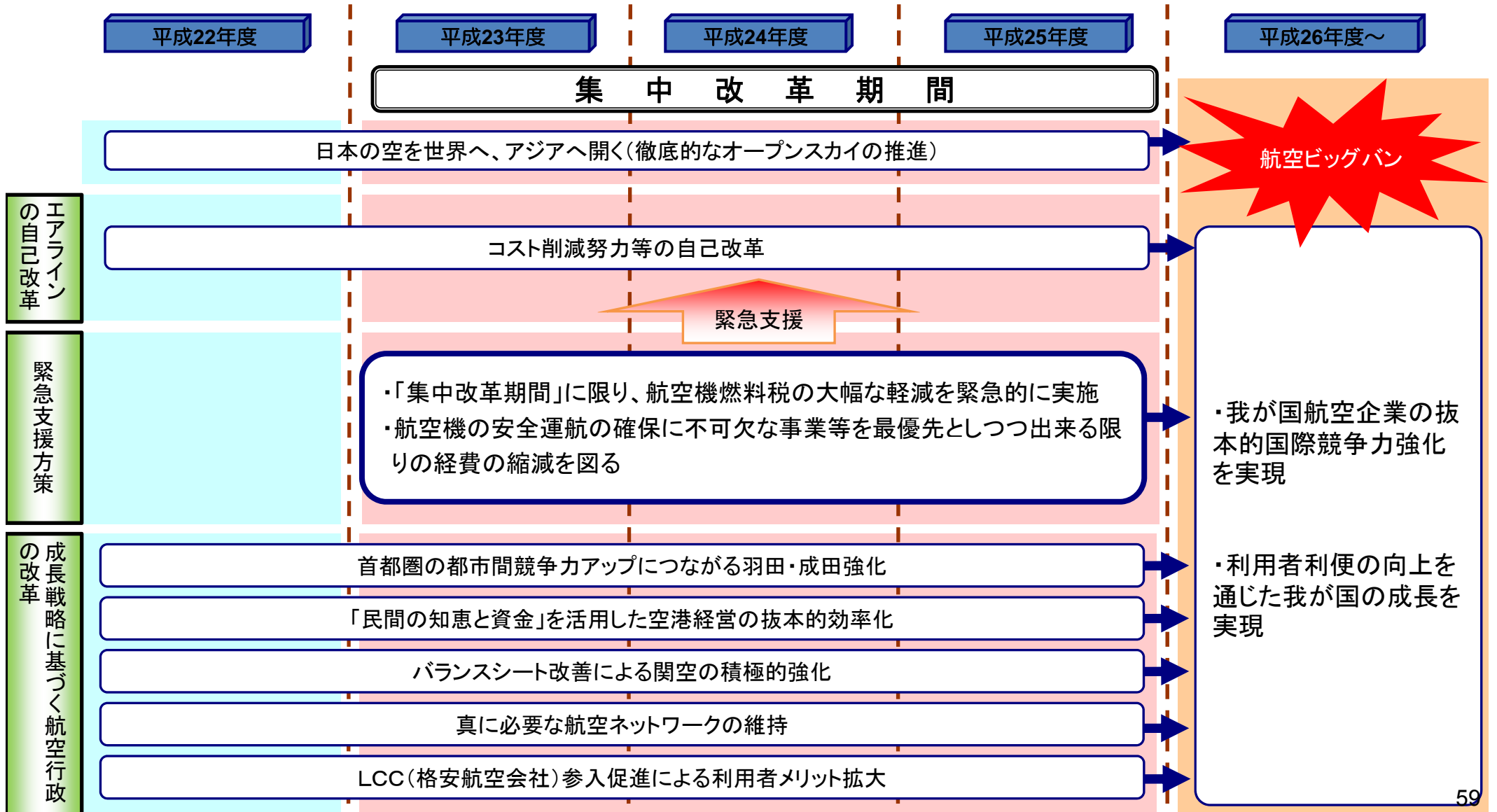
●民間事業者（運営権者）に対して、空港運営における安全性や利用者利便に関する法律上の義務を課し、その遵守状況を監視し、不適切な点があれば是正。



○技術規制の緩和について

我が国航空企業と航空行政の集中改革

国土交通省成長戦略会議に基づいて、国際競争力強化の観点から、平成23年度から3年間(首都圏空港(羽田・成田)の発着枠の増加が完了するまでの期間)を「集中改革期間」と位置づけ、航空行政として緊急的な支援を実施。



【航空分野】 我が国の成長に貢献する航空政策へ

I 日本の空を世界へ、アジアへ開く（徹底的なオープンスカイの推進）

- 成田の30万回化に係る地元合意を前提に首都圏空港を含めたオープンスカイを推進。
- 国際航空物流の活性化のため、従来の枠組みを超えた抜本的な自由化を推進するとともに、フォーワード・チャーター等に係る規制を緩和。
- 観光立国の実現、LCC(格安航空会社)はじめ新規参入促進のため、アジアの諸国・地域を最優先に新たな枠組みの合意を目指す。

II 首都圏の都市間競争力アップにつながる羽田・成田強化

III 「民間の知恵と資金」を活用した空港経営の抜本的効率化

V 真に必要な航空ネットワークの維持

IV バランスシート改善による関空の積極的強化

VI LCC参入促進による利用者メリット拡大

- 拠点空港におけるLCC(格安航空会社)専用ターミナルの整備検討。
- 国際動向に迅速・的確に対応した技術規制の緩和等による航空会社の低コスト化支援。

[国土交通省成長戦略] - 抜粋 -

3. 航空分野

戦略6: LCC 参入促進による利用者メリット拡大

2. 課題に対応した政策案

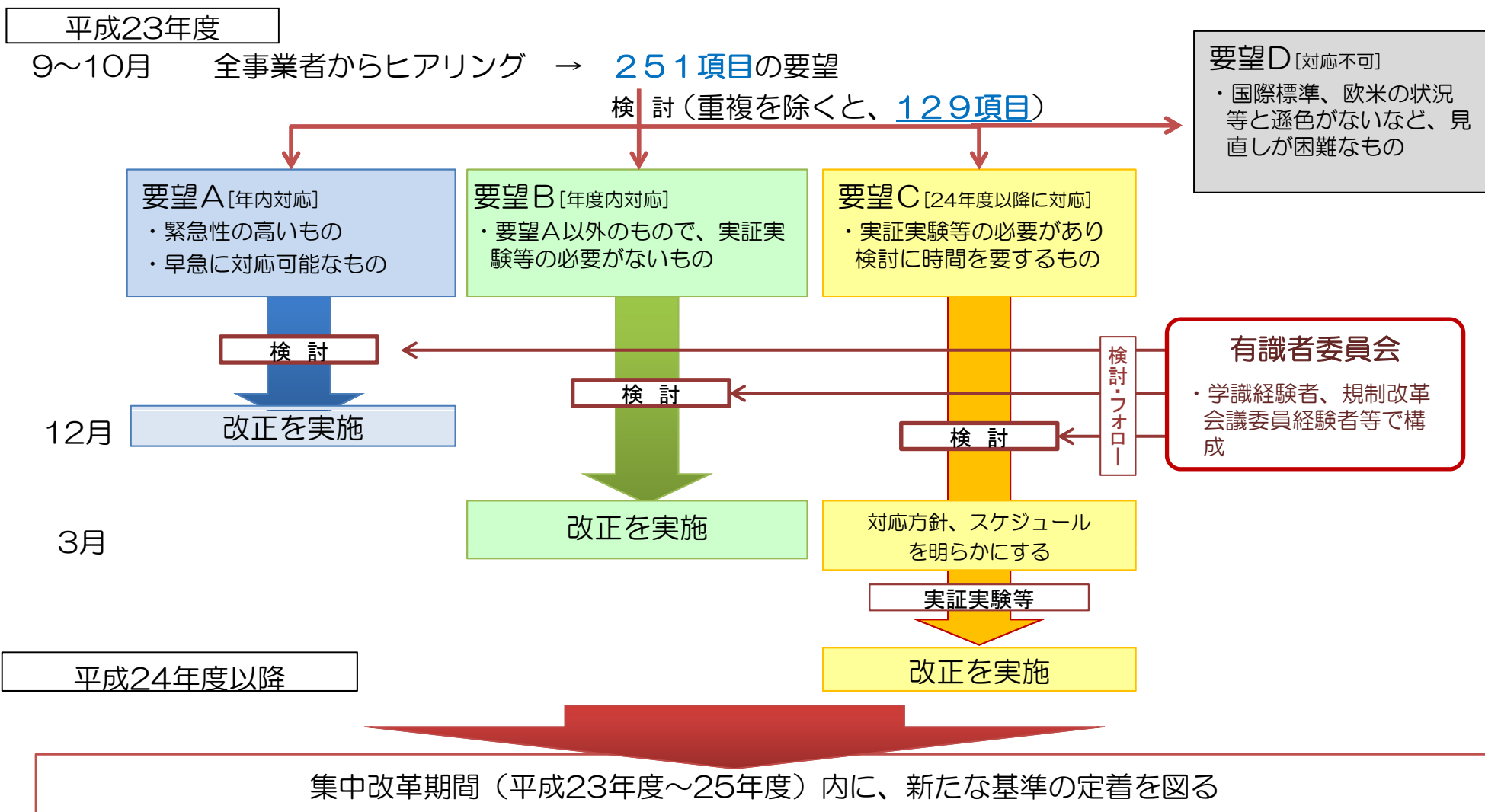
(2) 技術規制の緩和

乗員資格等の相互承認を早期に実現するべく、米国をはじめとする諸外国との協議を積極的に進めていくとともに、ライセンス発給審査の効率化による外国籍運航乗務員の活用円滑化、旅客在機中給油の実施による機材の高稼働化等、まずは**航空会社のコスト削減に資する技術規制の緩和を重点的に行う**。

これに加え、**今後とも国際的動向を踏まえつつ、安全性が確保されることを前提として、技術規制の緩和を不断に実施する**。

利用者利便性の向上を通じた我が国の成長を実現

- 国土交通省成長戦略（平成22年5月）を踏まえ、航空の安全に関する技術規制（法令・通達・運用）のあり方を見直す。
- 国際標準、欧米の状況等を踏まえ、安全性を確保しつつ、国際競争力の強化及び利用者利便の向上を目指す。
- 平成23年度内に実施することを原則とする。



(委員)

- ◎鈴木 真二 東京大学大学院工学系研究科 教授
 石川 隆司 名古屋大学大学院工学研究科 教授
 今井 孝雄 (社)日本航空技術協会 会長
 宇藤山 了 (財)航空輸送技術研究センター 専務理事
 大上 二三雄 エム・アイ・コンサルティンググループ(株) 代表取締役社長
 大内 学 (社)日本航空機操縦士協会 会長
 戸崎 肇 早稲田大学アジア研究所 教授

(◎ : 座長)

(事業者)

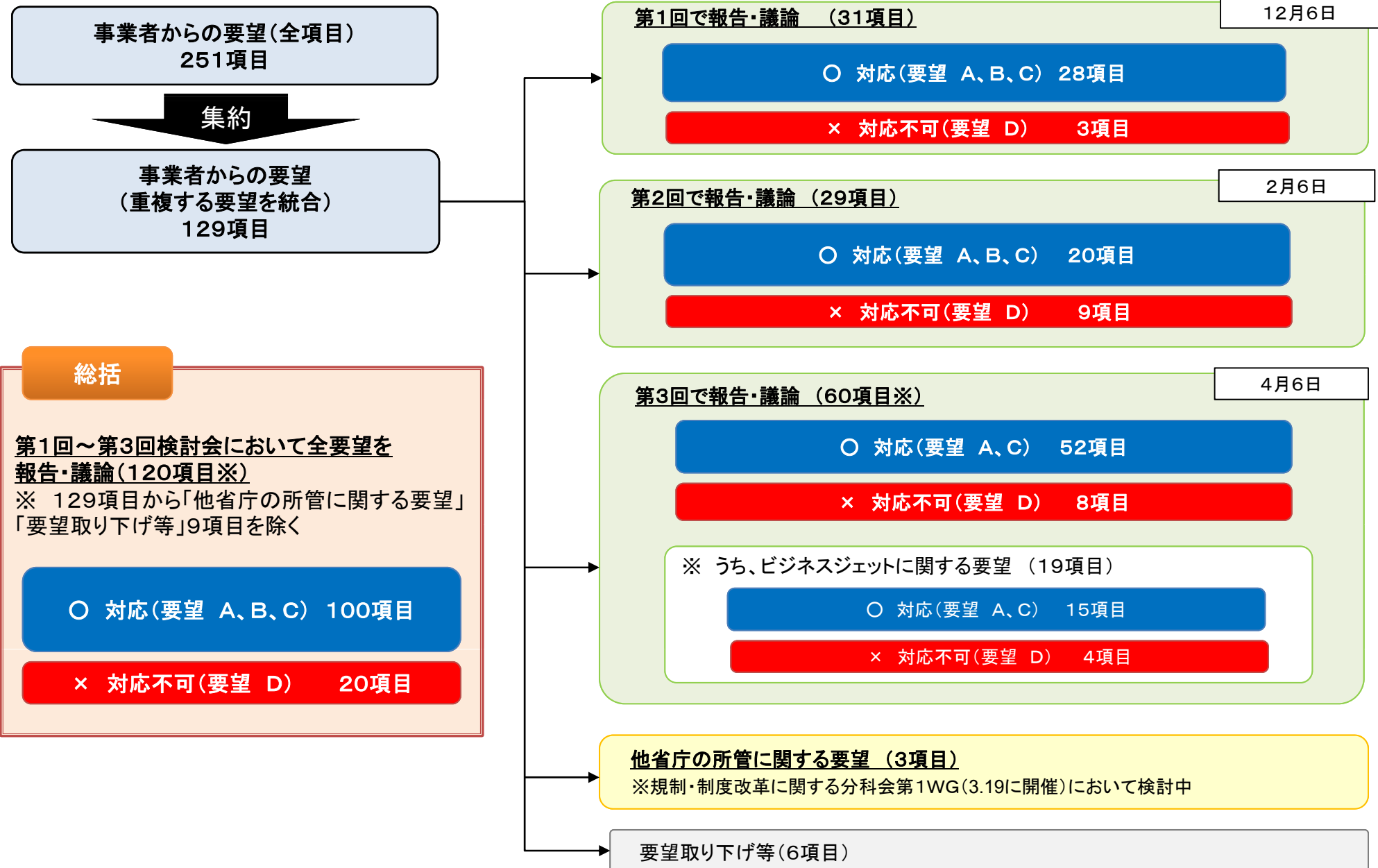
要望を提出している全ての事業者が各回の議題に応じて 検討会に参加

要望提出事業者 : ANA、JAL、ADO、FDA、NCA、PEACH、SFJ、SKY、SNA、朝日航洋、
 アジア航測、中日本航空、森ビルシティエア (エクセル航空)

(航空局)

- 佐藤 善信 航空局次長
 篠原 康弘 航空局航空ネットワーク部長
 高橋 和弘 航空局安全部長
 佐々木 良 航空局総務課長
 その他関係課長等

(敬称略)



<旅客在機中の給油の実施について>

要望A
(即時実施)

要望の概要

- 安全及び連絡体制を確保する前提で、旅客在機中であっても給油を可能としてほしい。

対応

- 運航規程等に必要な事項を定めれば、給油を行う場所を管理する者の定める規則に従って、旅客在機中に給油することは現在でも可能であるが、通達を改正し、その旨を明確化することとする。

効果

- 旅客在機中に給油を行うことで、ターンアラウンドタイム(着陸から次の便の離陸までの間隔)を短縮し、効率的な運航が可能となる。

<シミュレーターの認定検査について>

要望B
(23年度内)

要望の概要

- シミュレーターの新規認定検査及び臨時検査時、検査後の認定書発行までに2~4週間掛かっており、この期間はシミュレーターを使用することができない。
- シミュレーターの認定検査の終了後、認定書の発行を待たず即日使用できるようにしてほしい。

対応案

- シミュレーターを即日使用できるようにするため、検査合格後に認定書を現地交付できるようにする。

効果

- シミュレーターの稼働率を高め、経営効率を上げることが可能となる。

<機長審査について>

要望C
(24年度以降)

要望の概要

- 査察操縦士が審査できる「機長の範囲」を見直してほしい。(初回の機長認定の審査、社内定期審査における不合格者の再審査 等)

対応

- 平成24年度末までに米国の例を参考に、査察操縦士によって審査を実施できる機長の範囲の拡大を実施するとともに、査察操縦士の要件や指定本邦航空運送事業者に対する監督の見直しを検討する。

効果

- 国の審査官による審査のスケジュール待ちなどが生じず、人材の機動的な配置、活用が可能となる。

<業務委託先への立入検査について>

要望D
(対応不可)

要望の概要

- 委託先については、エアラインが定期監査・臨時監査を行い、能力・信頼性を的確に管理しているため、航空局による基地検査での対象から除外してほしい。

対応不可の理由

- 諸外国においても、航空運送事業者の委託先に対する立入検査を行っている。(FAR § 119.59)
- なお、安全上重要な機能を担っているエアライン委託先については、航空局としても立入検査を行い、業務の実施状況等を直接確認する必要があるが、安全上重要な機能を有していない委託先については、基本的には立ち入る必要はないと考えている。