

関西国際空港・伊丹空港の経営統合について

平成24年7月19日
国土交通省 航空局

関西空港と伊丹空港

<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](※) 10.8万回
 [総旅客数](※) 1,386万人

┌ 国際 1,011万人
 │
 └ 国内 375万人



(※)平成23年度速報値(回転翼機を含む)

<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](※) 12.3万回
 [総旅客数](※) 1,291万人

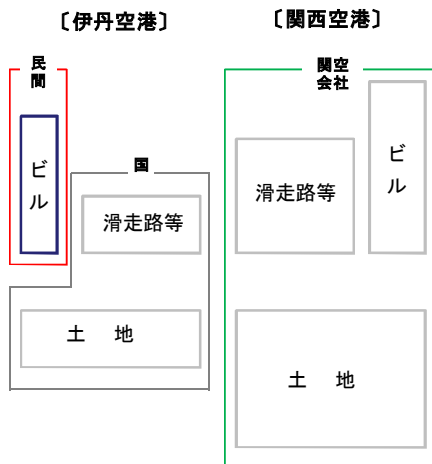


(※)平成23年度速報値(回転翼機を含む)

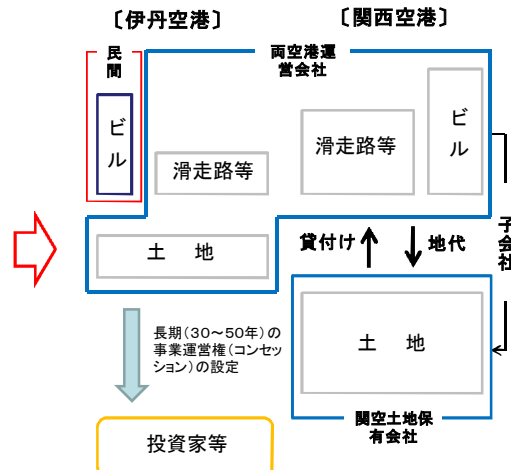
関西空港と伊丹空港の経営統合

- 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、約1.3兆円の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。
- このため、関空を首都圏空港と並ぶ国際拠点空港として再生・強化するとともに、両空港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、関西の経済の活性化に寄与していく。
- 平成24年4月1日に設立された新関西国際空港株式会社は、両空港を一体的に運営し、事業価値の増大を図り、できるだけ早期にコンセッションを実現することを目指す。

○現状



○経営統合



経営統合に係るスケジュール

平成23年5月

- 関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律の成立(5月17日)

平成24年4月~6月

- 新関西国際空港株式会社設立【代表取締役:安藤圭一】(4月1日)
- 国土交通大臣による基本方針の告示(6月22日)
- 平成24年度事業計画の認可(6月29日)

平成24年7月~9月

- 関空・伊丹経営統合(7月1日)
 - ・関空会社からの事業承継
 - ・国(伊丹)からの事業承継
- 新関空会社・経営戦略の公表(7月13日)
- 新関空会社・中期経営計画の公表(9月下旬)

基本方針の考え方

1. 経営統合法に規定された目的と会社の責務の実現

(1) 経営統合法の目的の達成

経営統合法の目的である、

- ① 関西国際空港の国際拠点空港としての機能の再生及び強化
- ② 両空港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の実現を目指す。

(2) コンセッションの実現

統合法による規定されている、新関西国際空港株式会社の責務である「両空港に係る公共施設等運営権の設定を適時に、かつ、適切な条件で実施する」ことを明確にする。

2. 民間の経営判断の尊重

国土交通省成長戦略(平成22年5月17日)で示された「民間の知恵と資金」を活用するとの考えに則り、事業価値を増大させ、早期にコンセッションを実現するため、民間の経営判断を尊重することを明確にする。

関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する基本方針 骨子

第一 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

1 意義

- (1) 背景
- (2) 両空港の一体的かつ効率的な設置及び管理の方向性

2 目標

- ① 関西空港の国際拠点空港としての機能の再生及び強化
- ② 伊丹空港は環境負荷の低減に努めるとともに、都市型空港としての特性を活かし運用
- ③ 両空港の特性に十分配慮しつつ、両空港を適切かつ有効に活用することにより、関西全体の航空輸送需要を拡大
- ④ 新関西空社は、可能な限り早期のコンセッションを実現
- ⑤ コンセッションが実現するまでの間、新関西空社は、政府補給金への依存体質から脱却し、自立した経営を確立

第二 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

1 両空港の運用に関する基本的な事項

- ・民間の経営判断をできる限り尊重
- ・関西空港は国際拠点空港として最大限活用
- ・伊丹空港は都市型空港として安全・環境面に配慮しつつ運用
- ・国際線の就航は両空港のうち関西空港に限定

2 関西空港の運用に関する基本的な事項

- (1) 関西空港の基本的運用方針
 - ・我が国の国際拠点空港として、最大限その特性を活かした運用
- (2) 関西空港の航空輸送需要拡大のための施策
 - ・LCC拠点、国際貨物ハブ空港としての機能を強化 等
- (3) 二期事業により造成された用地の有効活用と今後の整備
 - ・二期事業により造成された用地を多面的に活用
 - ・新たな埋立等の事業については、当面凍結
- (4) 海上空港としての安全・安心の確保
 - ・津波等の自然災害への対策に万全を期する等、安全・安心の確保に十分配慮

3 伊丹空港の運用に関する基本的な事項

- (1) 伊丹空港の基本的運用方針
 - ・当面、現在の騒音対策区域の範囲内で、次に掲げる枠内で運用
 - ① 運用時間は、7時から21時までの14時間
 - ② 1日の総発着回数は370回
 - ③ ②のうち、低騒音機以外の機材の発着回数は1日200回を上限
 - ・モニタリング等により騒音値の変化の状況を把握し、段階的にプロペラ機枠を低騒音機枠へ転換

- (2) 伊丹空港の非航空系事業に関する基本的事項
 - ・当面は、現在の空港機能施設事業者との協定に基づき実施
 - ・航空系事業と非航空系事業の一体化に向け速やかに検討、調整
- (3) 伊丹空港周辺における騒音その他の航空機の運航により生ずる障害の防止及び損失の補償並びに生活環境の改善に関する基本的事項
 - ・存続協定の趣旨に則り、環境対策を着実に実施

4 両空港のコンセッションに関する基本的な事項

- (1) コンセッションの目的
 - ・新関西会社は、可能な限り速やかにコンセッションを実現
- (2) コンセッションに向けての取組

5 関西空港に係る特定空港用地保有管理事業に関する基本的な事項

- ・関西土地保有会社は、債務を早期に確実に返済

第三 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

1 両空港のアクセス交通に係る取組に関する基本的な事項

- (1) 両空港間のアクセス交通に係る取組に関する基本的な事項
 - ・両空港間の往来が可能な限り簡便となるようなアクセス交通を形成
- (2) 関西空港のアクセス交通に係る取組に関する基本的な事項
 - ・関西空港と大阪都心部等を結ぶ高速鉄道等の実現に向けて必要な課題を検討
- (3) 伊丹空港のアクセス交通に係る取組に関する基本的な事項
 - ・駐車場の更なる活用促進策等について検討

2 伊丹空港に係る用地の利活用の取組に関する基本的な事項

- ・伊丹空港内の施設の最適配置等を通じ生じた用地の利活用の方策を検討
- ・売却も含め、移転補償跡地の活用方策について検討

第四 その他

1 国の責務及び講ずべき措置に関する基本的な事項

- ・混雑空港である両空港における運航に係る許可等を行うに当たっては、空港運営事業者の意向にできる限り配慮
- ・可能な限り早期にコンセッションが実現するよう環境整備

2 地方公共団体等の協力、連携等に関する基本的な事項

- ・地元自治体、経済団体による観光旅客の誘致等の施策の実施
- ・地元自治体、経済団体による両空港における航空輸送のあり方についての合意形成
- ・空港運営事業者と関西会社出資自治体等との連携
- ・空港運営事業者と地元との共生関係の維持

3 両空港を取り巻く状況変化への対応

- ・本基本方針の見直し(概ね3年後を目途)
- ・空港運営事業者は、伊丹空港について、中央リニア新幹線の開通など周辺状況の抜本的な変化を見通し、その廃港も含め、将来のあり方を今後検討

経営統合前の伊丹空港の運用方針について

環境への配慮や関空との役割分担の観点から、以下の制限。

- ① 運用時間 14時間(7:00~21:00)
- ② 発着回数 総枠370回/日
(内訳)ジェット枠200回/日、プロペラ枠170回/日
(うち30回/日はCRJ(50人乗))
- ③ 長距離便制限 伊丹空港のジェット枠については、新千歳便、函館便及び那覇便等の長距離路線(1,000Km超の路線)には使用しないように努めるよう、各航空会社に協力を要請(具体的には、長距離路線をジェット枠(200回/日)中4便(8回/日)にとどめる。)
- ④ 国際線の就航を認めない(オウンユースチャーターを除く。)
(注)オウンユースチャーター:会社の慰安旅行など法人、個人が自分のために航空機を貸切る形態。

基本方針

【運用方針】

- ① 運用時間 14時間(7:00~21:00)
- ② 発着回数 総枠370回/日
(内訳)ジェット枠200回/日、低騒音ジェット機材枠170回/日(段階的に移行) ※低騒音機材:B737、A320等
- ③ 長距離便制限なし(空港運営事業者の経営判断に委ねる。)
- ④ 国際線の就航を認めない(オウンユースチャーターを除く。):変更なし。

【状況変化への対応】

空港運営事業者は、伊丹空港について、中央リニア新幹線の開通など周辺状況の抜本的な変化を見通し、その廃港も含め、将来のあり方を今後検討

新関西空会社が目指す空港像：「ワンエアポート」で世界に開かれたアジアのリーディングエアポート

平成26年度までの成長目標

- ①発着回数⇒30万回
- ②旅客数⇒3,300万人
- ③貨物量⇒100万トン
- ④売上⇒1,500億円

(参考)平成23年度実績(伊丹の売上のみ平成22年度実績)

- ・発着回数: 23.1万回 = 10.8万回(関空) + 12.3万回(伊丹)
- ・旅客数: 2,677万人 = 1,386万人(関空) + 1,291万人(伊丹)
- ・貨物量: 82.5万回 = 71.2万回(関空) + 11.3万回(伊丹)
- ・売上: 1188億円 = 883億円(関空) + 117億円(伊丹) + 188億円(OAT)

基本コンセプト

○3つのステップ

i: 補給金によらない自立した経営 ⇒ ii: 事業価値の最大化 ⇒ iii: コンセプションの実現

3つの戦略

1. 航空成長戦略

➤アクション①: 料金施策

- ・関空国際線着陸料5%引下げを平成24年度冬から実施。
- ・航空会社の拠点化・増便促進のための料金体系を平成25年度から導入。
- ・伊丹空港に係る低騒音機材導入促進のための新料金体系について検討。

➤アクション②: 貨物ハブ化への取組み

- ・FedEx北太平洋地区ハブの開設、フォワーダー等の拠点展開、Sea&Air 国際複合一貫輸送の展開の検討

➤アクション③: 環境先進空港への取組み

- ・ゼロエミッションの実現

➤アクション④: アクセス改善

- ・空港間無料バス、深夜早朝時間帯アクセスの拡大

2. ターミナル成長戦略

➤アクション⑤: 大阪空港ターミナルとの一体化

- ・大阪空港ターミナル(株)との一体化(株式の取得等)の早期実現
- ・共同仕入の実施
- ・利用者目線の規模・内容への改修

➤アクション⑥: 関空ターミナルビル

- ・世界の利用者のニーズ・需要に対する柔軟な対応
- ・LCC利用者のニーズに則した施設の展開

3. 経営効率化戦略: ①シナジー効果、②マルチオペレーションシステムの導入、③民間経営手法の徹底追及 ⇒ 成長原資の創出