

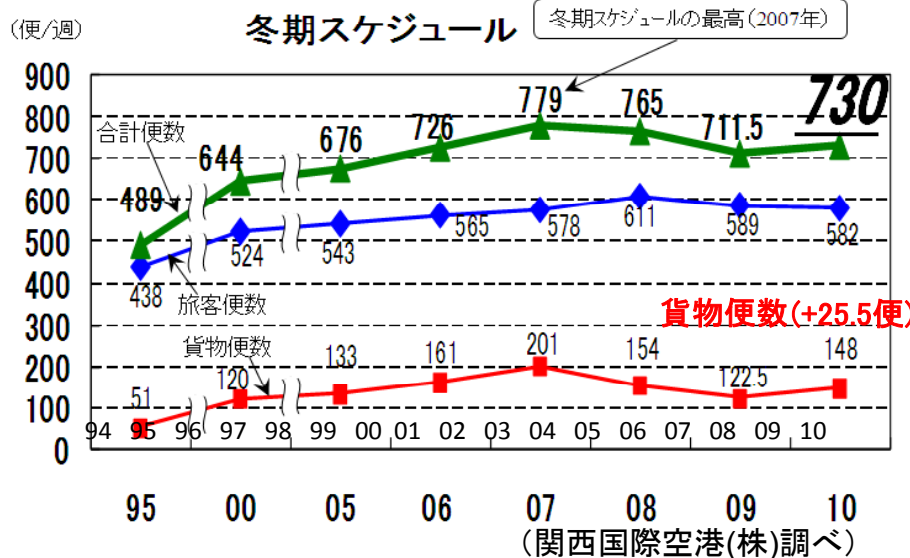
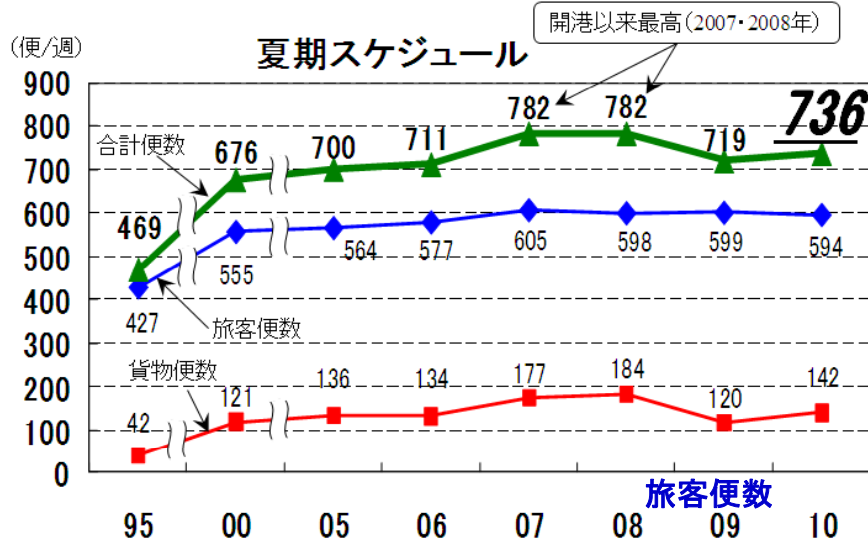
《海港と空港の連携》

平成22年度  
関西国際空港における  
航空物流機能強化の取組

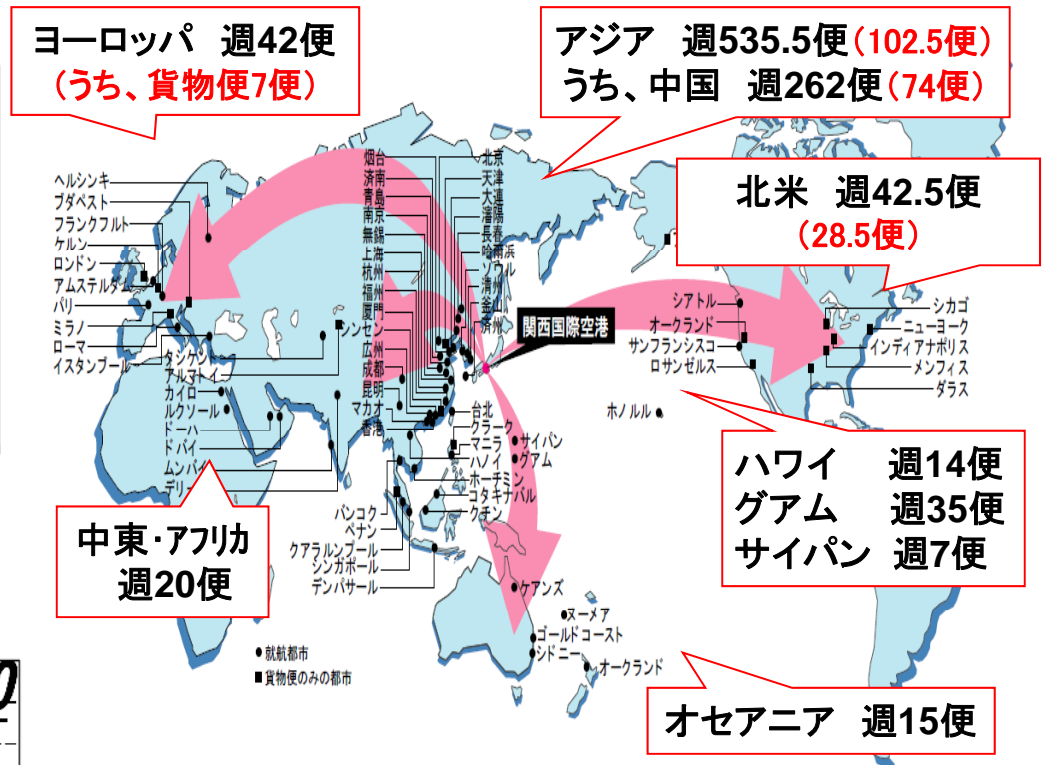
# 戦略的な国際航空ネットワークの形成・1

## 関空の国際線便数・ネットワーク（2010年冬期スケジュール）

○国際線冬期スケジュール就航便数の推移



○国際線就航状況<2010年冬期スケジュール>



航空会社数	58社
就航国(地域)数	27ヶ国・地域
就航都市数	73都市
就航便数	730便/週

就航国(地域)

アメリカ、( Guam・サイパン)、イギリス、フランス、ドイツ、オランダ、イタリア、フィンランド、ハンガリー、トルコ、ウズベキスタン、カザフスタン、UAE、カタール、エジプト、韓国、中国、(台湾)、フィリピン、ベトナム、タイ、マレーシア、シンガポール、インドネシア、インド、オーストラリア、ニュージーランド

※ 冬期スケジュール期間中のピーク月(3月)の計画です。

## 戦略的な国際航空ネットワークの形成・2

### 2010年夏期スケジュール以降の国際貨物便の新規就航・増便

2011年1月27日現在

	方面	路線	航空会社	内容	開始時期	
貨物便	—	—	フェデラルエクスプレス	+週7便 (36→39→42→43便)	'10/6月,9月,10月	
	欧米	フランクフルト	ルフトハンザカーゴ	+週3便(2→3→4→5便)	'10/3月,9月,11月	
		ロサンゼルス	チャイナエアライン	+週2便(1.5→2.5→3.5便)	'10/3月,9月	
		ロサンゼルス	エバー航空	+週2.5便(新規1→1.5→2 →2.5便)	'10/5月,6月,7月, 9月	
		ミラノ	カーゴルックスイタリア	+週2便(新規→2便)	'10/7月,11月	
	アジア	ソウル	アジアナ航空	+週1便(2→3便)	'10/11月	
		台北	チャイナエアライン	+週2便(2.5→3.5→4.5便)	'10/3月,9月	
		台北	エバー航空	+週2.5便(新規1→1.5→2 →2.5便)	'10/5月,6月,7月, 9月	
		マカオ	マカオ航空	+週3便(新規2→3便)	'10/5月,9月	
	中国	香港	全日本空輸	+週2.5便(新規)	'10/3月	
		天津/大連	全日本空輸	+週0.5便(4.5→5.0便)	'10/3月	
		青島	全日本空輸	+週1.5便(2.0→2.5→3.5便)	'10/3月,10月	
		上海	中国貨運航空	+週1便(6→7便)	'10/11月	
		香港	キャセイパシフィック航空	+週1便(3→4便)	'10/7月	
		香港	香港航空	+週2便(新規※12/10~運休)	'10/12月	
		天津	全日本空輸	+週1便(0→1便)	'10/10月	
					計 +週34.5便	

# 戦略的な国際航空ネットワークの形成・3

## 関空の貨物便就航路線ニーズ調査を実施（平成22年度）

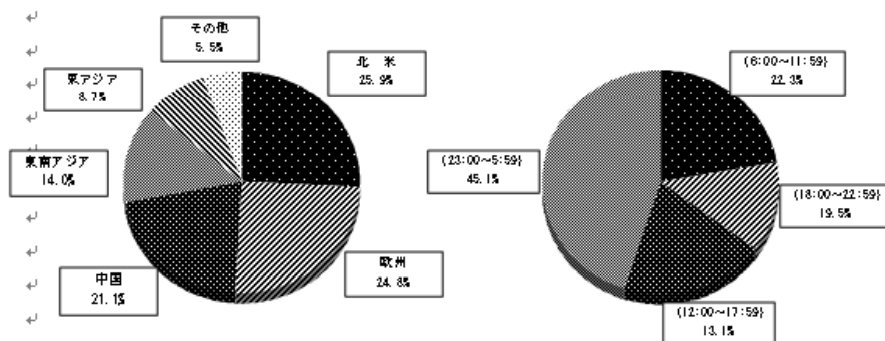
関西空港の貨物便就航路線企業ニーズ調査、欧米への深夜早朝貨物便に高いニーズ

関西国際空港会社は12月10日、関西地域の産学官で組織する国際物流戦略チームとして、関西国際空港への貨物便路線についての2010年度の企業ニーズ調査結果を発表しました。

□今年度の調査では関西に生産・物流拠点を置く企業などを対象にアンケート形式により実施、8～9月の期間に117社からのご回答をいただきました。

□要望の多い路線を地域別に見ると、北米が最も多く25.9%、次いでヨーロッパが24.8%と、昨年度も貨物便ネットワークの要望が高かった欧米方面への要望が全体の約半数を占め、中国が21.1%、東南アジアが14.0%と続く結果となりました。また、時間帯別では深夜早朝時間帯（23:00～5:59）の貨物便の要望が最も多く、全体の45.1%を占めました。各方面別の要望概要は以下のとおりです。

【方面別ニーズ割合】  
 □□□□□□□□□□□□□□□□ 【時間帯別ニーズ割合】



○→北米：最も要望数が多い。時間帯別では23:00～5:59台と6:00～11:59台を合わせると6割以上の要望が集中。特に貨物便が就航していないシカゴ、ニューヨークへの要望が多い。

要望が多い都市・・・シカゴ（28%）、ロサンゼルス（21%）、ニューヨーク（13%）、アトランタ（12%）など

時間帯別・・・【23:00～5:59】45%、【6:00～11:59】21%、【12:00～17:59】14%、【18:00～22:59】20%

○→ヨーロッパ：時間帯別では23:00～5:59台と18:00～22:59台を合わせた要望が全

体の約7割を占めた。全ての時間帯でフランクフルト、アムステルダムへの要望が多いが、23:00～5:59台ではロンドンへの要望も多かった。

要望の多い都市・・・フランクフルト（28%）、アムステルダム（12%）、パリ（12%）、ミラノ（11%）など。

時間帯別・・・【23:00～5:59】42%、【6:00～11:59】20%、【12:00～17:59】10%、【18:00～22:59】28%

○→中国：全ての時間帯で上海への要望が多く、次に多い香港と合わせると全体の約8割を占めた。時間帯別では23:00～5:59台と6:00～11:59台を合わせた要望が全体の約7割を占めた。

要望の多い都市・・・上海（50%）、香港（29%）、青島（6%）、大連（5%）など

時間帯別・・・【23:00～5:59】46%、【6:00～11:59】28%、【12:00～17:59】14%、【18:00～22:59】12%

○→東南アジア：時間帯別では23:00～5:59台と6:00～11:59台を合わせた要望が全体の7割以上を占めた。

要望の多い都市・・・バンコク（40%）、シンガポール（21%）、クアラルンプール（13%）、ジャカルタ（9%）、など

時間帯別・・・【23:00～5:59】49%、【6:00～11:59】27%、【12:00～17:59】15%、【18:00～22:59】9%

○→その他地域：台湾・韓国・インド・オーストラリアなどへの就航を望む声が複数あった。要望都市・・・台北、ソウル、ニューデリー、メルボルン、ムンバイほか

□今回の調査結果から、関西の企業様から深夜早朝貨物便へのニーズが高く、24時間空港である関空の貨物便ネットワークへ期待をされているものと考えております。当社としましては、今回の調査結果を「関西企業の真のニーズ」として、今後の貨物便新規就航及び増便誘致に活用してまいります。

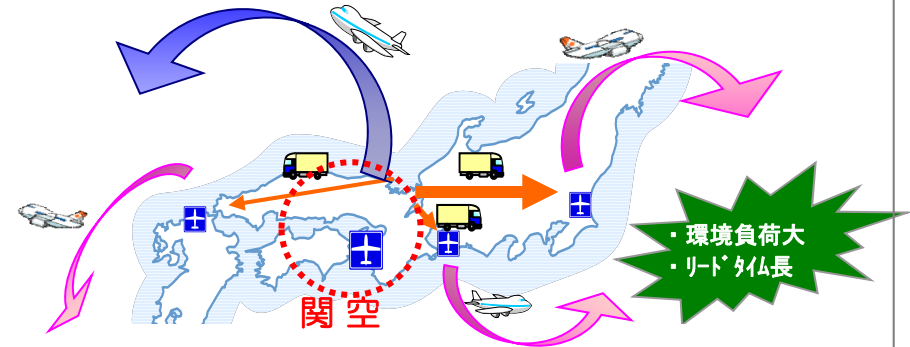
※調査結果については、別添資料をご参照下さい。

# 関空後背地発着の国際航空貨物動向調査

## ●背景・目的

関空における欧米向けを中心とするネットワーク不足等を背景に、関西を中心とする関空後背地を発着する国際航空貨物の相当量が成田空港をはじめとした国内他空港を経由している現状があることから、それら動態を明らかにし、関空へのエアライン誘致による就航ネットワーク拡充をはじめとした機能強化、利便性向上への取組の一助とする。

関西発（着）の貨物の一定量がトラックにより国内他空港へ（から）横持ちされている。



## ●調査概要

調査実施機関： 近畿運輸局

調査内容： 航空フォワーダーを対象とし、以下の調査を実施。

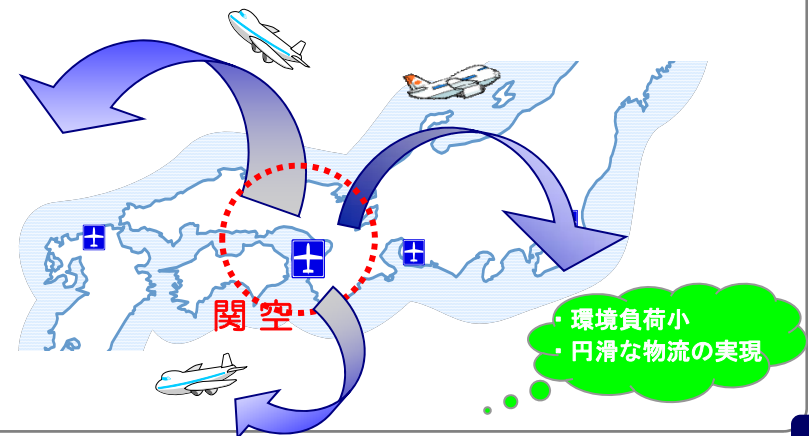
海外仕向（仕出）空港別に、

- ・取扱総量
- ・国内積載（取卸）空港別取扱量 等

⇒ 路線別に需要（貨物量）と供給（就航状況）のバランス実態を明らかにし、新たなエアライン誘致への端緒とする。

## ●目指すべき姿

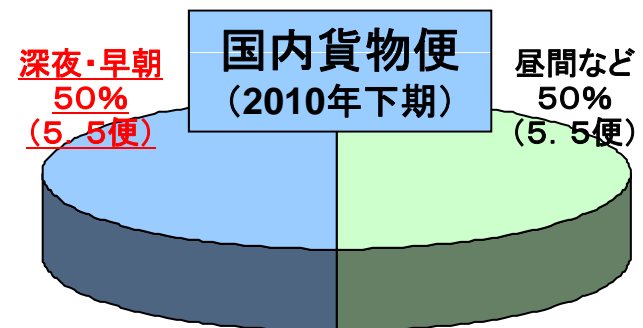
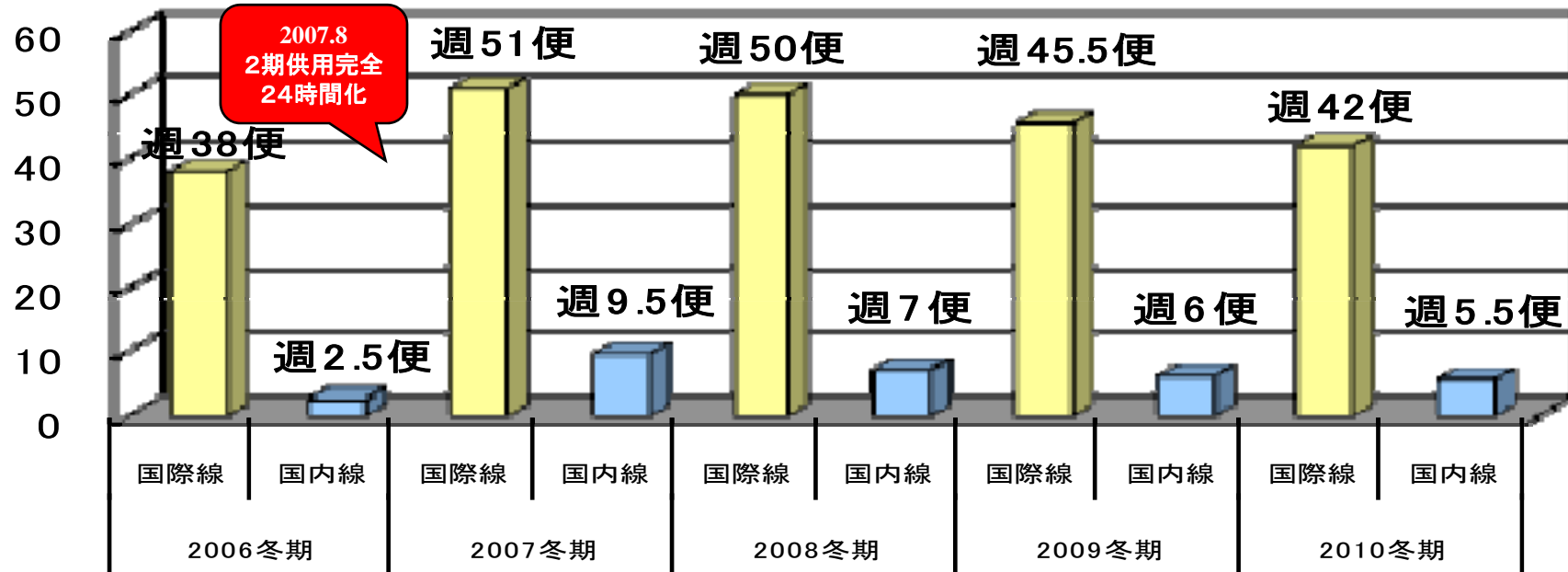
ネットワーク充実による利便性向上を図り、**「関西の貨物は関空から（へ）」**を実現！！



# 関空の24時間物流の促進

## 関空の深夜早朝便（23:00～翌6:00）の推移

2007年8月の2期開港以降、深夜早朝貨物便は概ね高い割合（約3割）を維持。



(関西国際空港(株)調べ)



# 民間のアイデア・創意工夫による航空物流のニュービジネスモデルの促進 平成22年度『関空物流ニュービジネスモデル』5社5事業を認定

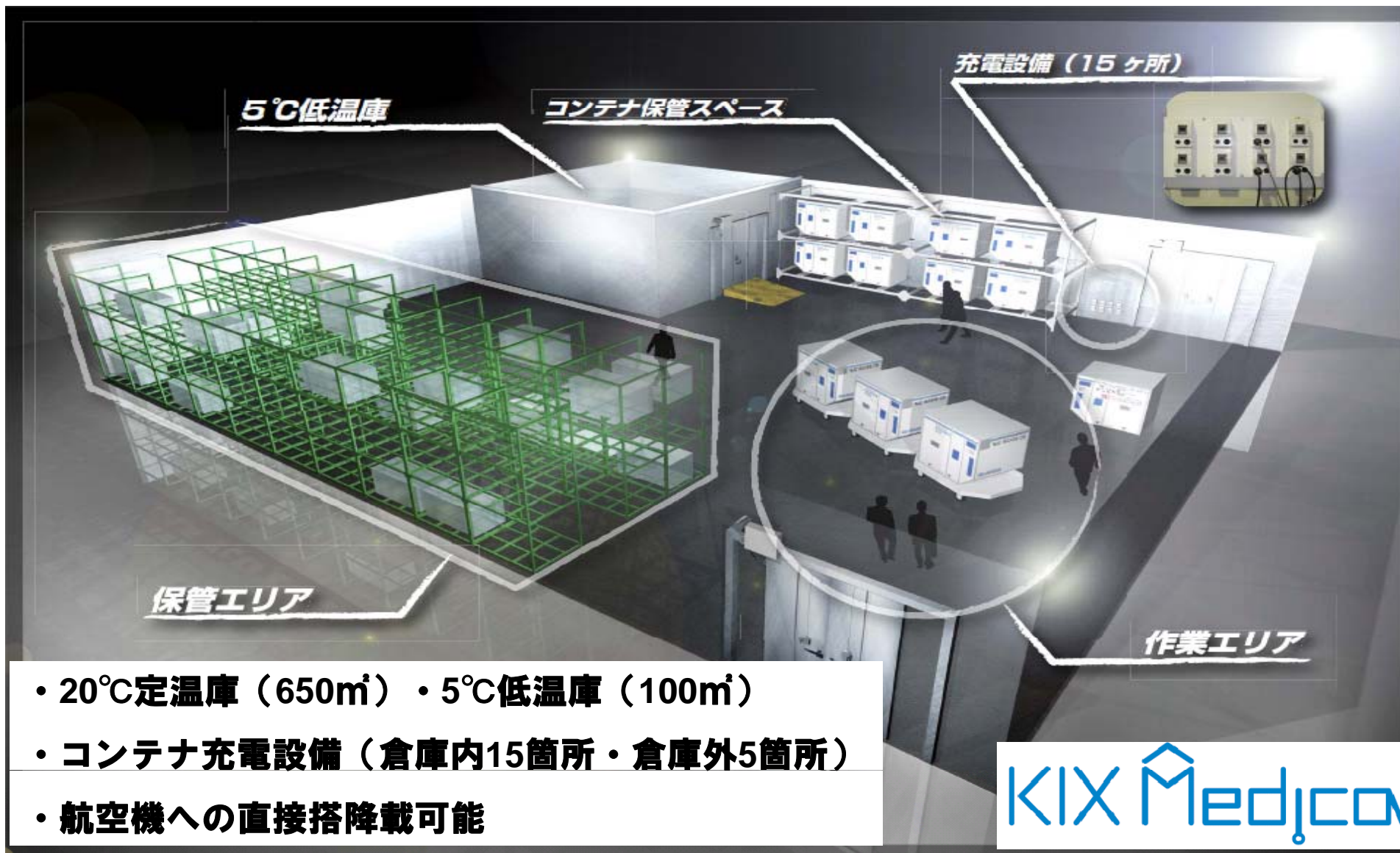
関西空港を活用した国際物流の活性化を目的として、民間企業による積極的な取組を支援する制度を「関西国際空港全体構想促進協議会」との連携事業として平成22年度においても引き続き実施し、5社5事業を認定した。

	事業者	事業名称	事業内容
1	アクロスジャパン(株)	中国向け「加工食品」輸出事業	中国向けに、関西産地の「加工食品」の輸出・販売を拡大するために、関空を利用した物流システムを開発し、輸出関連手続き・現地販売の側面支援を行う。
2	ANAロジスティクスサービス(株)	中国向け鮮魚輸出モデルの開発事業	近隣漁港で水揚げされた鮮魚を関西空港～中国へ高速輸送するモデルルートを開発し、鮮度・安全性をセールスポイントとした「関空ブランド商品」として上海を中心に流通網を開拓する。
3	関空運輸(株)	アジア向け「農産物」輸出事業	現在アジアでは、日本の農産物は非常に高い評価を受けており、日本産農産物へのニーズは非常に高い。関空を拠点として日本の農産物を産地直送でアジア各国へ安定的に輸出供給し、関空の活性化は図るとともに需要の掘り起こしを行う。将来に不安を抱える農家に新しい需要を創り出し、安定して農業に取り組める環境を目指す。
4	株南海エクスプレス	リードタイム短縮型新商品の開発事業	これまでのエクスプレス貨物については、空港内持ち込み時間は、航空機出発の3時間前が通常であったが、更なる緊急貨物に対応するため、日本の空港では初めて、出発の20分前まで貨物を受託できるシステムを開発し、関空が緊急輸送にも対応できる空港であることをアピールする。
5	ワコン(株)	食料品輸出梱包の開発事業	関空から関西の「食」の輸出を実現するため、梱包は非常に重要な要素となる。そこで、汎用性の高い低コスト梱包資材を開発、保冷剤の選定基準を策定する。また同時に、関空島内で、小口梱包サービスを低コストで提供することを目指す。

(2010.11.26 国際物流戦略チームリリース)

# 1. 「クールチェーン」医薬品輸送の最適モデルの確立

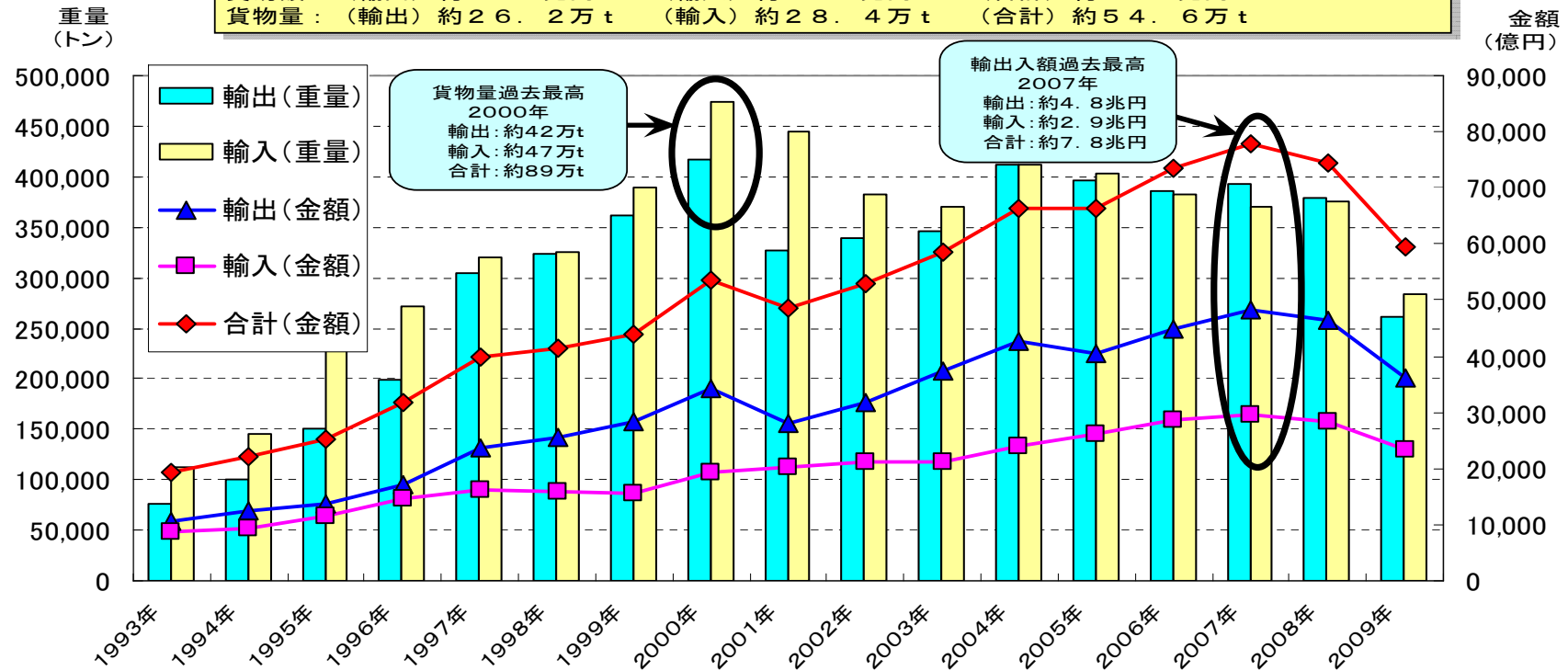
日本空港内初、医薬品専用共同定温庫を設置(2010年9月30日オープン)  
荷主からの反響もよく、利用状況も順調。



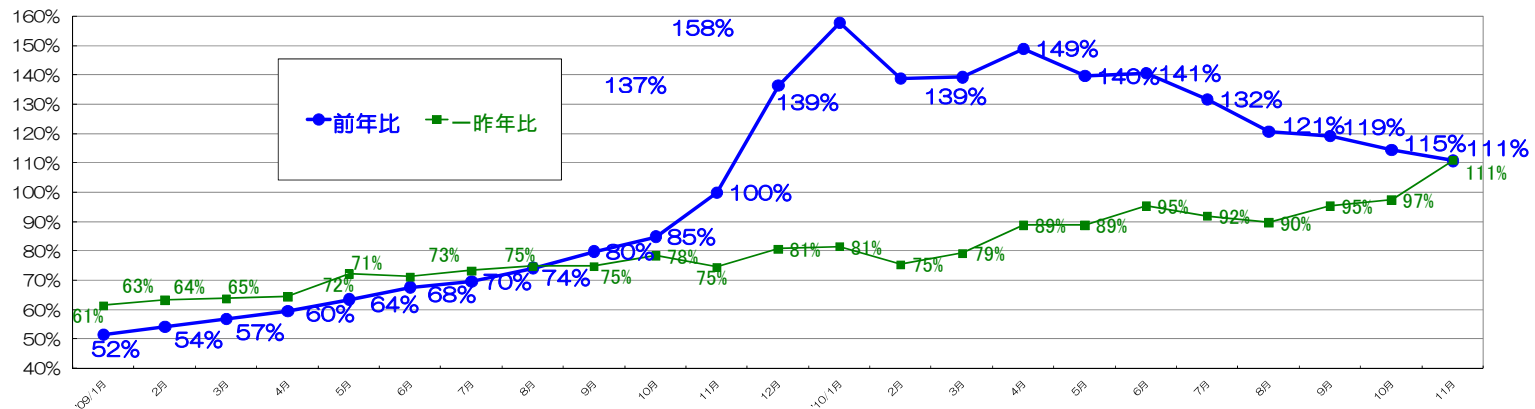


# (参考) 関空の国際貨物動向

**2009年実績(確定)**  
 貿易額：(輸出) 約3.6兆円 (輸入) 約2.3兆円 (合計) 約5.9兆円  
 貨物量：(輸出) 約26.2万t (輸入) 約28.4万t (合計) 約54.6万t



## 国際貨物取扱量推移(対前年比・一昨年比推移)



出典: 大阪税関(貿易統計資料)

### 国土交通省成長戦略会議報告の概要

関西国際空港のあり方については、伊丹空港を含めた抜本的解決策を成長戦略会議において議論されてきたが、5月17日の最終報告において、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、伊丹空港を活用しつつ抜本的なバランスシートの改善による積極的強化を図ることがとりまとめられた。

○成長戦略会議航空分野報告((平成22年5月17日)抜粋)

戦略1～3(略)

戦略4: バランスシート改善による関空の積極的強化

関空について、抜本的にバランスシートを改善し、事業運営の徹底的な効率化を実現することで、貨物ハブ化、LCCの拠点化に向けた前向きな投資の実行、競争力・収益力の強化を可能ならしめ、首都圏空港と並ぶ国際拠点空港として再生する。

具体的には、関空の事業価値に加え、伊丹(大阪国際空港)の事業価値や不動産価値も含めてフル活用することとし、持株会社の設立といった方式により両空港の経営統合を先行させつつ、両空港の事業運営権を一体で民間にアウトソースする手法を基本に、価値最大化に向けた民間の経営提案を募集・検討していく。

戦略5～6(略)

# 関空のバランスシート改善による積極的強化について

関西国際空港の我が国の国際拠点空港としての機能を再生・強化することにより我が国の国際競争力の強化及び関西地域の経済活性化を図るため、新たな統合事業運営会社を設立するとともに、コンセッションを実施。

## 経営統合の趣旨

### 1. 国土交通省成長戦略の方針を着実に実現する。

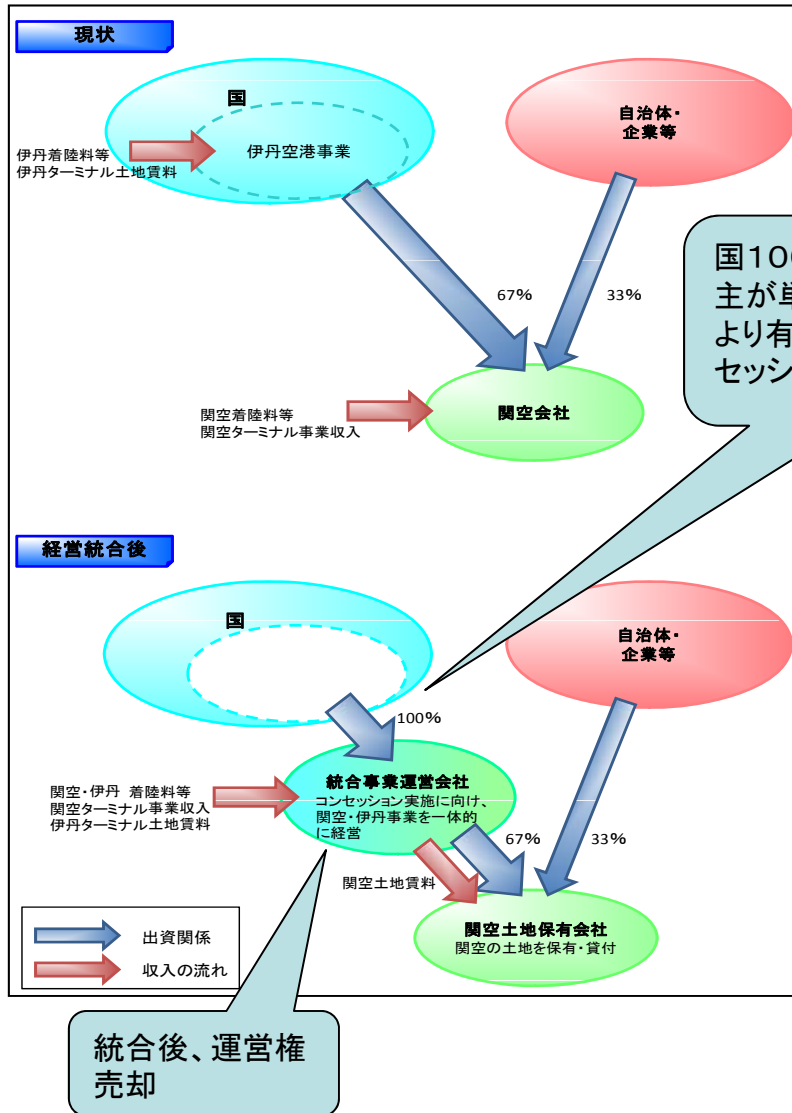
- 関空を首都圏空港と並ぶ国際拠点空港として再生。
- 1.3兆円を超える債務を返済し、健全なバランスシートを構築する。
- 両空港の事業運営権を一体で民間にアウトソース(いわゆるコンセッション契約)する手法を基本に具体的方策を検討、実現させる。

### 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、内陸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現する。

# 関空のバランスシート改善による積極的強化について

## 関西国際空港・大阪国際空港の経営統合案(イメージ)



### 統合事業運営会社

- 【統合後の資産】**
- ・伊丹土地、滑走路等
  - ・関空滑走路、ターミナル等

- (設立の目的・責務)
- ・関空の国際拠点空港としての**再生・強化**。
  - ・国際競争力の**強化**及び関西地域の経済の**活性化**。
  - ・関空会社の債務の**確実な返済**。
  - ・コンセッションを円滑に実施するための経営基盤の**強化**。
  - ・関係地方公共団体等関係者との**連携・協力**等

### 土地保有会社

- 【統合後の資産】**
- ・関空の土地

### 国土交通省における今後の予定

- ・平成23年春 統合法案を通常国会に提出
- ・平成24年度 のなるべく早い時期 経営統合